

# ◎航空業務に関する日本国政府とクウェイト政府との間の協定

(略称) クウェイトとの航空協定

昭和三十七年 十月 六 日 東京で署名  
 昭和三十八年 三月 八 日 国会承認  
 昭和三十八年 六月 十四 日 承認の内閣決定  
 昭和三十八年 六月 二十 日 承認を通知する公文交換  
 昭和三十八年 六月 二十 日 公布及び効力発生の告示  
 (昭和三十八年条約第二十二号)  
 昭和三十八年 六月 二十 日 効力発生

## 目 次

前 文	三六五
第一条 定義	三六五
第二条 協定業務の開設	三六八
第三条 協定業務運営上の特権	三六八
第四条 協定業務開始の手續	三六九
第五条 特権の制限及び停止	三七〇
第六条 機会均等の原則及び相手国航空企業の利益の考慮	三七一
第七条 輸送力	三七二
第八条 チェンジ・オブ・ゲージ	三七三
第九条 運営に関する情報及び統計表の提供	三七四
第十条 運賃	三七五
第十一条 燃料、部品等に対する関税	三七七
クウェイトとの航空協定	

クウェイトとの航空協定

第十二条	協定実施に関する協議並びに協定及び附表の改正	三七八
第十三条	紛争の解決	三七九
第十四条	終了通告	三八一
第十五条	登録	三八一
第十六条	承認の通告による効力発生	三八二
末	文	三八二
附	表	三八三
	運営路線	三八三

航空業務に関する日本国政府とクウェイト政府との間の協定

日本国政府及びクウェイト政府は、

両国が千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条約の当事国であるので、また、それぞれの領域の間の及びその領域をこえての航空業務を開設し、かつ、運営するために協定を締結することを希望するので、  
次のとおり協定した。

第一条

(1) この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

(a) 「条約」とは、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名のため開放された国際民間航空条約をいい、かつ、同条約第九十条の規定に基づいて採択される附属書並びに同条約第九十条及び第九十四条の規定に基づいて行なわれる同附属書又は同条約の改正を含む。

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF JAPAN AND THE GOVERNMENT OF KUWAIT FOR AIR SERVICES

The Government of Japan and the Government of Kuwait,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows :

ARTICLE 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :—

(a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof ;

(b) 「航空当局」とは、日本国にあつては運輸大臣及び同大臣が現在遂行している民間航空に関する任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、クウェイトにあつては民間航空局長官及び同長官が現在遂行している任務を遂行する権限を有する人又は機関をいう。

(c) 「指定航空企業」とは、第四条の規定に従い、一方の締約国が、他方の締約国に対し、通告書により、その通告書に定める路線における航空業務の運営について指定し、かつ、当該他方の締約国が適当な運営許可を与えた航空企業をいう。

(d) 「航空業務」、「国際航空業務」、「航空企業」及び「運輸以外の目的での着陸」という語は、条約第九十六条においてそれぞれ定める意味を有する。

(b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of Japan, the Minister of Transportation and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Kuwait, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director General;

(c) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement;

(d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Con-

(e) 国に關して「領域」とは、その国の主權、宗主權、保護又は信託統治の下にある陸地及びこれに隣接する領水をいう。

(f) 航空機に關して「輸送力」とは、路線の全部又は一部において利用することができ、その航空機の有償積載量をいう。

(g) 第二条に定義されている「協定業務」に關して「輸送力」とは、その業務において使用される航空機の輸送力に特定の期間及び特定の路線の全部又は一部におけるその航空機の運航回数を乗じたものをいう。

(h) 「チェンジ・オブ・ゲージ」とは、指定航空企業が、路線の一部にその路線の他の部分に使用される航空機と輸送力が異なる航空機を使用するような形態で航空業務を運営することをいう。

(i) 「附表」とは、この協定の附表又は第十二条(2)の規定に従つて改正される同附表をいう。

vention ;

(e) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ;

(f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route ;

(g) the term "capacity" in relation to "agreed service" as defined in Article 2 means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route ;

(h) the term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;

(i) the term "Schedule" means the schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 12 of the present Agreement.

- (2) 附表は、この協定の不可分の一部をなすものとし、「協定」というときは、別段の定めがある場合を除くほか、附表を含むものとする。

## 第二条

各締約国は、他方の締約国に対し、その締約国の一又は二以上の指定航空企業が附表に定める路線（以下「特定路線」という。）における国際航空業務（以下「協定業務」という。）を開設し、かつ、運営することができるようにするため、この協定で定める権利を許与する。

## 第三条

- (1) 各締約国の一又は二以上の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、次の特権を享有する。

- (a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権
- (b) 運輸以外の目的で他方の締約国の領域に着陸する特権
- (c) 国際運輸の対象たる旅客、貨物及び郵便物の積

- (2) The Schedule forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

## ARTICLE 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline or airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

## ARTICLE 3

- (1) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:—

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points

協定業務  
の開設

協定業務  
の運営上の  
特権

卸し及び積み込みのため、当該特定路線について附  
帯で定める他方の締約国の領域内の地点に着陸す  
る特権

(2)

(1)の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、有  
償又は貸切りで他方の締約国の領域内の別の地点に  
向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその領域  
内において積み込む特権を与えるものとみなしては  
ならない。

第四条

(1)

いずれの特定路線における協定業務も、第二条に  
基づいて権利を許与された締約国の選択により、即  
時又は後日開始することができると。ただし、次のこ  
とが行なわれた後でなければならない。

(a)

権利を許与された締約国が当該路線について一  
又は二以上の航空企業を指定すること。

(b)

権利を許与する締約国が当該航空企業に対し自  
国の法令に従つて適当な運営許可を与えること。  
同締約国は、遅滞なくこの許可を与えなければな  
らない。

クウニイトとの航空協定

specified for that route in the Schedule for the  
purposes of discharging and of taking on inter-  
national traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be  
deemed to confer on the airline of one Contracting Party  
the privilege of taking up, in the territory of the other  
Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for  
remuneration or hire and destined for another point in  
the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 4

(1) The agreed services on any specified route may be  
inaugurated immediately or at a later date at the option  
of the Contracting Party to which the rights are granted  
under the provisions of Article 2 of the present Agree-  
ment, but not before :—

(a)

the Contracting Party to which the rights have  
been granted has designated an airline or air-  
lines for that route, and

(b)

the Contracting Party granting the rights has  
given the appropriate operating permission in  
accordance with its laws and regulations to the  
airline concerned, which it shall be bound to

もつとも、第十条の規定に従つて定められた運賃が協定業務に関して実施されていることを条件とする。

- (2) 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国が指定した一又は二以上の航空企業が同航空当局により国際航空業務の運営に通常かつ合理的に適用される法令で定める要件を満たすものである旨を立証することとを、その航空企業に要求することができぬ。

#### 第五条

- (1) 各締約国は、航空企業の実質的な所有及び実効的な支配がその航空企業を指定した締約国又はその国民に属していないと認めた場合には、その航空企業の指定を受諾することを拒否し、これに対して第三条に定める特権を与えず、若しくは取り消し、又は、その航空企業によるそれらの特権の行使について、必要と認める条件を課する権利を有する。

- (2) 各締約国は、指定航空企業が第三条に定める特権

grant without delay;

provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement is in force in respect of the agreed services.

- (2) The airline or airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

#### ARTICLE 5

- (1) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline, to withhold or revoke the grant to a designated airline of the privileges specified in Article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

- (2) Each Contracting Party shall have the authority to



を許与する締約国の法令を遵守しなかつた場合又はこの協定で定める条件に従つて運営しなかつた場合には、当該航空企業による前記の特権の行使を停止し、又は、当該航空企業によるそれらの特権の行使について、必要と認める条件を課する権限を有する。ただし、即時に特権の行使を停止し又は即時にこれに条件を課することが、法令にさらに違反することを防止するため必要であると認められる場合又は航行の安全上必要である場合を除くほか、この権限は、他方の締約国と協議した後にのみ行使しなければならぬ。

- (3) 一方の締約国がこの条の規定に基づいて措置を執る場合において、第十三条の規定に基づく他方の締約国の権利は、害されるものではない。

## 第六条

- (1) 両締約国の一又は二以上の指定航空企業は、両締約国の領域の間の特定路線において協定業務を運営する公平なかつ均等な機会を有する。

クウェイトとの航空協定

suspend the exercise by a designated airline of the privileges specified in Article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement, provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this authority shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 13 of the present Agreement shall not be prejudiced.

## ARTICLE 6

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

- (2) 協定業務を運営するに当たつては、各締約国の一又は二以上の指定航空企業は、他方の締約国の指定航空企業が同一路線の全部又は一部において提供する業務に不当な影響を及ぼさないように、その他方の締約国の指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

## 第七条

### 輸送力

- (1) 締約国の指定航空企業が提供する協定業務は、協定業務に対する公衆の要求と密接な関係を有しなければならない。

- (2) 指定航空企業が提供する協定業務は、当該航空企業を指定した締約国の領域から発し、又はその領域へ向かう旅客、貨物及び郵便物の運送に対する当該時期における需要量及び合理的に予測される需要量に適合する輸送力を合理的な利用率において供給することを第一の目的としなければならない。

- (3) 当該航空企業を指定した国以外の国の領域内の特定路線上の地点で積み込み、かつ、積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送は、輸送力が次のものに關連すべきであるという一般原則に従つて行なわれな

- (2) In operating the agreed services, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

## ARTICLE 7

- (1) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

- (2) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

- (3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with

ればならない。

- (a) その一又は二以上の航空企業を指定した締約国の領域への及びその領域からの運輸需要
- (b) 直通航空路運営の要求
- (c) その航空企業の路線が経由する地域の地方的及び地域的業務を考慮した上でのその地域の運輸需要

## 第八条

一方の締約国の一又は二以上の指定航空企業は、次の条件に従つてのみ、他方の締約国の領域内の地点においてチェンヂ・オブ・ゲージを行なうことができる。

- (a) 運営の経済上正当と認められること。
- (b) 当該一方の締約国の領域内にある末端地から遠い区間に使用される航空機の輸送力が末端地に近い区間に使用される航空機の輸送力よりも小さいこと。
- (c) 小さい輸送力を有する航空機は、大きい輸送力を有する航空機と接続してのみ運航されなければならない

クウェイトとの航空協定

the general principles that capacity shall be related to:—

- (a) traffics requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

## ARTICLE 8

A designated airline or airlines of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the Contracting Party only on the following conditions:—

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant form the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of

チェン  
ジ・オブ  
・ゲージ

ず、また、そのように時間表に組まれていなければならないこと。小さい輸送力を有する航空機は、大きい輸送力を有する航空機から又は大きい輸送力を有する航空機に積み替える貨客を運送するために当該地点に到着するものでなければならず、その輸送力は、この目的を第一に考慮して定められなければならない。

(d) 十分な量の直通貨客があること。

(e) 第七条の規定は、チェンジ・オブ・ゲージに関して執られるすべての措置に適用されること。

#### 第九条

(1) 各締約国は、自国の一又は二以上の指定航空企業が、他方の締約国の航空当局に対し、附表において合意された航空路線の運営を開始する前に、運賃表の写し、時間表その他協定業務の運営に関する適当な情報（その後におけるその情報の修正を含む。）を提供するようにしなければならない。

(2) いずれか一方の締約国の航空当局は、他方の締約

運営に關  
する情報  
及び統計  
表の提供

larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

(d) that there is an adequate volume of through traffic; and

(e) that the provisions of Article 7 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

#### ARTICLE 9

(1) Each Contracting Party shall cause its designated airline or airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, before starting to operate air routes agreed upon in the Schedule of the present Agreement, copies of tariffs, schedules and other relevant information concerning the operation of the agreed services and also subsequent modifications of such information.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting

国の航空当局の要請があつたときは、当該航空当局に対し、自国の指定航空企業が協定業務において供給する輸送力の検討のために合理的に必要となる定期の又はその他の統計表を提供しなければならぬ。その統計表は、前記の航空企業が協定業務において運送する貨客の総計並びにその貨客の出発地及び目的地を知るために必要なすべての情報を含むものでなければならぬ。

## 第十条

(1) いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、業務の特性（たとえば、速力及び設備の程度）及び特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃を含むすべての関係要素に十分な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。これらの運賃は、次の規定に従つて定めるものとする。

(2) (1)に掲げる運賃及びこれに関連して使用される代理店手数料率は、可能なときは、各特定路線に関して、関係指定航空企業の間で、当該路線の全部又は一部において運営している他の航空企業と協議した

Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

## ARTICLE 10

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. There tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the

後に合意しなければならない。この合意は、可能なときはいつでも、国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行なうものとする。合意された運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならない。

(3) 指定航空企業が前記の運賃のいずれかに關して合意することができなかつた場合又は運賃に關し何らかの理由により(2)の規定に従つて合意することができなかつた場合には、両締約国の航空当局は、相互の間の合意によりその運賃を決定するように努めなければならない。

(4) 両航空当局が(2)の規定に基づいて提出された運賃の認可に關して又は(3)の規定に基づく運賃の決定に關して合意することができなかつたときは、紛争は、第十三条の規定に従つて解決しなければならない。

(5) 新たな運賃は、いずれか一方の締約国の航空当局が当該運賃について満足しない場合には、効力を生じないものとする。ただし、第十三条(4)の規定に基づく場合は、この限りでない。この条の規定に従つ

designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, wherever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

(5) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (4) of Article 13 of the present Agreement. Pending determi-

て運賃が決定されるまでの間は、すでに実施されて  
いる運賃が適用されるものとす。

# 第十一条

- (1) 一方の締約国は、自国の領域内に他方の締約国若しくはその一若しくは二以上の指定航空企業により又はそれらの名において持ち込まれ、あるいは前記の領域内で他方の締約国若しくはその一若しくは二以上の指定航空企業により又はそれらの名において航空機上に積載される燃料、潤滑油、予備部品、正規の航空機装備品及び航空機貯蔵品で、その航空企業の航空機により又はその航空機内で使用することのみを目的とするものに対し、関税、検査手数料その他これらに類似する国若しくは地方公共団体が課する租税及び課徴金について、国際航空業務の運営に従事する自国の航空企業又は最恵国の航空企業に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えるものとする。

- (2) 一方の締約国の一又は二以上の指定航空企業の航空機上に積載されている燃料、潤滑油、予備部品、正規の航空機装備品及び航空機貯蔵品は、それらの物品が当該航空機により他方の締約国の領域内における飛行中に使用される場合にも、その領域内にお

クウニイトとの航空協定

nation of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

## ARTICLE 11

- (1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in the operation of international air services or to the airlines of the most favoured nation.

- (2) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection

いて、関税、検査手数料その他これらに類似する租税又は課徴金を免除される。前記の免除を受けた物品は、他方の締約国の税関当局の許可を得てのみ取り卸すことができる。これらの物品は、再輸出されるべきものであるときは、税関の監督の下に再輸出されるまでの間、保税倉庫に置かれなければならない。

(3) 各締約国がその管理の下にある空港及びその他の施設の使用について他方の締約国の一又は二以上の指定航空企業に課し、又は課することを許す料金は、公正かつ合理的なものでなければならず、また、最恵国の航空企業又は国際航空業務に従事する自国の航空企業が当該空港その他の施設を使用するため支払う料金よりも高額のものであってはならない。

## 第十二条

(1) 両締約国の航空当局は、この協定の実施に関するすべての事項について緊密な協力を確保するため、定期的にしばしば協議しなければならない。

(2) いずれの一方の締約国も、この協定の改正を行な

fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Those goods, which are to be re-exported, shall be kept in bond, until re-exportation under customs supervision.

(3) The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

## ARTICLE 12

(1) There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

(2) Either Contracting Party may at any time request



うため、いつでも、他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請を受領した日から六十日の期間内に開始しなければならない。前記の協議の結果合意されたこの協定の改正は、各締約国によりその憲法上の手続に従つて承認されなければならない、かつ、その承認を通知する外交上の公文が交換された日に効力を生ずるものとする。改正が附表についてのみ行なわれる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行なうものとする。両締約国の航空当局が新たな又は修正された附表について合意したときは、その合意した改正は、外交上の公文の交換によつて確認された後に効力を生ずる。

- (3) 一般的な多数国間の航空運送条約が両締約国に關し効力を生じたときは、この協定は、その条約の規定に適合するように改正しなければならない。

### 第十三条

- (1) この協定の解釈又は適用に關して両締約国間に紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、両国の間

クウェイトとの航空協定

consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of such request. Any amendments of the present Agreement agreed to as a result of such consultation shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments will not come into effect until after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

- (3) If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

### ARTICLE 13

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of

の交渉によつてその紛争を解決するように努めなければならない。

(2) 両締約国は、交渉によつて紛争を解決することができなかつたときは、その紛争を、仲裁裁判所又はその他の人若しくは機関に、決定のため付託することを合意することができる。仲裁裁判所は、次のように構成される。

(a) 各締約国は、一人の仲裁委員を指名する。

(b) 議長となる第三の仲裁委員は、両締約国間で合意されなければならない。六十日以内に合意することができないときは、国際司法裁判所長は、いずれか一方の締約国の要請により、両締約国と協議した後に、これを任命しなければならない。

(3) いずれか一方の締約国が仲裁裁判所又は人若しくは機関に紛争を付託することに同意しないときは、他方の締約国は、国際司法裁判所長が任命する仲裁裁判所に紛争を提出する権利を有する。

the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitration tribunal or to any other person or organization. The arbitration tribunal shall be composed as follows:—

(a) each Contracting Party shall nominate an arbitrator;

(b) the third arbitrator who shall preside shall be agreed upon between the Contracting Parties; failing agreement within 60 days, the President of the International Court of Justice shall appoint him at the request of either Contracting Party, after consultation with both Contracting Parties.

(3) If either of the Contracting Parties does not agree to refer the dispute to an arbitration tribunal or to a person or an organization, the other Contracting Party shall have the right to submit the dispute to an arbitration tribunal appointed by the President of the International Court of Justice.

- (4) 両締約国は、この条の規定に基づいて行なわれた決定を守ることを約束する。

#### 第十四条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を終了させる意思をいつでも通告することができ。その通告の写しは、国際民間航空機関に対し同時に送付しなければならない。その通告があつたときは、この協定は、他方の締約国が終了通告を受領した日の後一年で終了するものとする。ただし、両締約国間の合意により当該通告が前記の一年の期間が経過する前に取り消された場合は、この限りでない。他方の締約国が通告の受領を確認しなかつたときは、国際民間航空機関が当該通告の写しを受領した日の後十四日を経過した時に通告が受領されたものとみなす。

#### 第十五条

この協定、この協定の改正及び第十二条(2)の規定に従つて交換される外交上の公文は、国際民間航空機関に登録しなければならない。

- (4) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under this article.

#### ARTICLE 14

Either Contracting Party may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

#### ARTICLE 15

The present Agreement, any amendment to it and the diplomatic notes exchanged in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 12 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

第十六条

承認の通  
告による  
効力発生

この協定は、各締約国によりその憲法上の手続に従つて承認されなければならない。この協定は、その承認を通知する外交上の公文の交換の日に効力を生ずる。

末  
文

以上の証拠として、下名は、各自の政府により正当に委任を受け、ひとしく正文である日本語、アラビア語及び英語により本書二通が作成されたこの協定に千九百六十二年十月六日に東京で署名した。この協定のいずれかの規定の意味又は解釈について相違がある場合には、英語の本文による。

日本国政府のために

島重信

クウェイト政府のために

スレイマン・モハマド・アル・サネ

ARTICLE 16

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and the Agreement shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed at Tokyo, this sixth day of October, 1962, the present Agreement done, in duplicate, in the Japanese, Arabic and English languages each of which shall have equal authenticity. If there should be any disagreement as to the meaning or interpretation of any provisions of the present Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERN-      FOR THE GOVERN-  
MENT OF JAPAN:      MENT OF KUWAIT:



## 附表

### 第一部

クウェイトの一又は二以上の指定航空企業が運営する路線

クウェイト—中間地点—東京

注 前記の路線中の中間地点は、未定であるが、完全な相互主義に基づいて両締約国間で合意されるものとする。

### 第二部

日本国の一又は二以上の指定航空企業が運営する路線

日本国内の地点—香港又はマニラ—サイゴン—バンコック—ラングーン又はダッカ—カルカタ—クウェイト—アテネ—ローマ—フランクフルト・アム・マイン—パリ—ロンドン

注 1 日本国の一又は二以上の指定航空企業のクウェイトとロンドンとの間の運輸権は、暫定的に行使されるものとし、クウェイトの指定航空企業がロンドンへの業務を開始したときは、自動的に消滅するものとする。

クウェイトとの航空協定

## SCHEDULE

### Section I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Kuwait:—

Kuwait—Tokyo with intermediate points.

Note: The intermediate points on the route mentioned above are not yet determined, but will be agreed upon between the Contracting Parties on a basis of full reciprocity.

### Section II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Japan:—

Points in Japan—Hong Kong or Manila—Saigon—Bangkok—Rangoon or Dacca—Calcutta—Kuwait—Athens—Rome—Frankfurt am Main—Paris—London.

Note 1: Traffic rights of the designated airline or airlines of Japan between Kuwait and London shall be exercised temporarily and shall be cancelled automatically upon the inauguration of services by the designated airline of Kuwait to London.

注2 日本国の一又は二以上の指定航空企業は、クウェイトとフランクフルトとの間の運輸権は、暫定的に行使されるものとし、クウェイトの指定航空企業がフランクフルトへの業務を開始したときは、自動的に消滅するものとする。その場合には、両締約国は、日本国の一又は二以上の指定航空企業が運輸権を行使することのできるドイツ国内の一点を決定するために協議するものとする。

注3 日本国の一又は二以上の指定航空企業は、

- (a) 前記のいずれの地点への寄航も省略することが出来る。
  - (b) いかなる追加の地点にも寄航することが出来る。ただし、これらの地点とクウェイトとの間の運輸権は、行使しないものとする。
- もつとも、いずれの場合においても、協定業務は、日本国の領域内の一点を起点とするものでなければならぬ。

(参考)

この協定は、わが国の航空企業による南回り欧州線開設計画の一環として締結されたものであり、定期航空業務の運営に必要な権利（いわゆる空の五つの自由）の相互許与及び業務運営についての手続と条件を規定するとともに、それぞれの国の航空企業が業務を行なうことができる路線を定めている。

Note 2: Traffic rights of the designated airline or airlines of Japan between Kuwait and Frankfurt shall be exercised temporarily and shall be cancelled automatically upon the inauguration of services by the Kuwait designated airline to Frankfurt. At such time the Contracting Parties will negotiate to determine a point in Germany to which traffic rights may be exercised by the designated airline or airlines of Japan.

Note 3: The designated airline or airlines of Japan may

- (a) omit calling at any of the above-mentioned points;
  - (b) call at additional points provided that no traffic rights are exercised between such points and Kuwait;
- provided that in both cases the agreed services begin at a point in the territory of Japan.