



Treaty Series No. 56 (1953)

Air Services Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Japan

[with Exchange of Notes]

Tokyo, December 29, 1952

[Ratifications exchanged at London on July 31, 1953]

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of Her Majesty
September 1953*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
PRICE 1s. 3d. NET

**AGREEMENT BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND JAPAN FOR
AIR SERVICES**

Tokyo, December 29, 1952

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Japan,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose, who have agreed as follows:—

ARTICLE 1

For the purpose of the present Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944⁽¹⁾ (hereinafter called “Convention on International Civil Aviation”), which are applicable to the air services established hereunder, shall, in their present terms or as amended in respect of both Contracting Parties in accordance with relevant provisions of the Convention, apply between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement.

ARTICLE 2

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

- (a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and which has the appropriate operating permission from that other Contracting Party, in accordance with Article 4 of the present Agreement;
- (c) 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;
- (d) the term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail;
- (e) the term “international air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (f) the term “airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (g) the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (h) the term “Schedule” means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with Article 15 of the present Agreement.

(1) “Treaty Series No. 8 (1953),” Cmd. 8742.

(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.

897

ARTICLE 3

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

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 Article 3 of the present Agreement, subject to the provisions of Article 11 of the present Agreement and not before—

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned; which it shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 7, be bound to grant without delay.

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

ARTICLE 5

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by 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 specified for that route in the Schedule for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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 6

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

(2) In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts (including

assembled spare parts), regular aircraft equipment (including aircraft servicing 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 designated airline or airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines, the designated airlines of the second Contracting Party shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded, in addition to the treatment prescribed in Article 24 of the Convention on International Civil Aviation, treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airlines of the first Contracting Party.

ARTICLE 7

(1) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph (1) of Article 5 of the present Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by an airline designated by the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph (1) above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or fails to comply with a decision given under paragraph (2) of Article 14 of the present Agreement 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 essential to prevent further infringements of laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 8

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

ARTICLE 9

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

ARTICLE 10

(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

899

of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to—

- (a) traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area.

ARTICLE 11

(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. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article, and, for the purposes of paragraphs (2), (3), (4) and (5) of this Article, shall be deemed to include the rates of agency commission used in conjunction with them.

(2) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes and sectors thereof shall be agreed between the designated airlines concerned after communication with other airlines operating over the whole or part of that route. In either case 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 other 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 approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article cannot be given, or the determination of any tariff under paragraph (3) cannot be made, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 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 (3) of Article 14 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of the present Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's 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 13

It is the intention of both Contracting Parties that there should 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.

ARTICLE 14

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of 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 negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of two months. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within two months or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 15

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. 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, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 16

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 17

Either of the Contracting Parties 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 Organisation. 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 receipt by the International Civil Aviation Organisation of its copy.

ARTICLE 18

901

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 19

The present Agreement shall be ratified and instruments of ratification shall be exchanged at London as soon as possible. The present Agreement shall enter into force on the date of exchange of instruments of ratification.⁽²⁾

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate, in the English and Japanese languages, both equally authentic, at Tokyo, this twenty-ninth day of December, 1952.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(L.S.) ESLER DENING.

For Japan:

(L.S.) KATSUO OKAZAKI.

⁽²⁾ July 31, 1953.

SCHEDULE

SECTION I

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

- (1) Tokyo—Osaka—Fukuoka—Okinawa—Points on the mainland of China to be agreed and/or on the island of Formosa—Hong Kong or Manila—Points in Indo-China—Bangkok—Points in Burma—Colombo—Points in India and East and West Pakistan—Points in the Middle East—Rome—Zurich or Frankfurt-on-Main—Paris—London—Prestwick.
- (2) Fukuoka—Osaka—Tokyo—Points in the United States of America (including the Aleutians, Alaska, Wake, Midway, Honolulu)—Points in Canada—A point in Iceland—A point in Eire—Prestwick—London.
- (3) Tokyo—Osaka—Fukuoka—Okinawa—Points on the mainland of China to be agreed and/or on the island of Formosa—Hong Kong—Saigon or Bangkok—Singapore—Jakarta.
- (4) Tokyo—Osaka—Fukuoka—Okinawa—Points on the mainland of China to be agreed and/or on the island of Formosa—Hong Kong.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Japan on these routes shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on any of the routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

SECTION II

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

- (1) Points in the United Kingdom—Points in Europe—Points in the Middle East—Points in India and West and East Pakistan—(Rangoon or Mandalay—Bangkok) or (Colombo—Singapore)—Saigon—Manila or Hong Kong—Points on the mainland of China to be agreed—Okinawa—Fukuoka—Osaka—Tokyo.
- (2) Points in the United Kingdom—A point in Eire—A point in Iceland—Points in Canada—Points in the United States of America (including Alaska, the Aleutians, Honolulu, Midway, Wake)—Tokyo—Osaka—Fukuoka—Points on the mainland of China to be agreed—Okinawa—Hong Kong—Singapore.
- (3) Singapore—Saigon or Bangkok—Hong Kong—Points on the mainland of China to be agreed and/or on the island of Formosa—Okinawa—Fukuoka—Osaka—Tokyo.
- (4) Hong Kong—Points on the mainland of China to be agreed and/or on the island of Formosa—Okinawa—Fukuoka—Osaka—Tokyo.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of the United Kingdom on these routes shall begin at a point in the territory of the United Kingdom, but other points on any of the routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

協定地点——沖繩——香港——シンガポール

3 シンガポール——サイゴン又はバンコック——香港——中国本

土における協定地点及び（又は）台湾における地点——沖繩——

福岡——大阪——東京

4 香港——中国本土における協定地点及び（又は）台湾における

地点——沖繩——福岡——大阪——東京

連合王国の一又は二以上の指定航空企業が前記の路線において提供する協定業務は、連合王国の領域内の一地点を起点とするものでなければならぬ。但し、前記の路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当つて、当該指定航空企業の選択により省略することができる。

第二部

連合王国の一又は二以上の指定航空企業が運営する路線

1 連合王国内の地点——ヨーロッパ内の地点——中東内の地点——

インド並びに西部及び東部パキスタン内の地点——(ラングーン

若しくはマダレー——バンコック)又は(コロンボ——シンガ

ポール)——サイゴン——マニラ又は香港——中国本土における

協定地点——沖繩——福岡——大阪——東京

2 連合王国内の地点——アイル内の一地点——アイスランド内の

一地点——カナダ内の地点——アメリカ合衆国(アラスカ、アリ

ユーション列島、ホノルル、ミッドウェー島及びウエーク島を含

む。)内の地点——東京——大阪——福岡——中国本土における

内の地点——カナダ内の地点——アイスランド内の一地点——ア

イレ内の一地点——ブレストウイック——ロンドン

3 東京——大阪——福岡——沖縄——中国本土における協定地点

及び（又は）台湾における地点——香港——サイゴン又はバンコ

ック——シンガポール——ジャカルタ

4 東京——大阪——福岡——沖縄——中国本土における協定地点

及び（又は）台湾における地点——香港

日本国の一又は二以上の指定航空企業が前記の路線において提供

する協定業務は、日本国の領域内の一地点を起点とするものでなけ

ればならない。但し、前記の路線上の他の地点は、いずれかの又は

すべての飛行に当つて、当該指定航空企業を選択により省略するこ

とができる。

JAPANESE TEXT OF SCHEDULE

附表

第一部

日本國の一又は二以上の指定航空企業が運営する路線

1 東京 — 大阪 — 福岡 — 沖縄 — 中国本土における協定地点

及び（又は）台湾における地点 — 香港又はマニラ — インド・

シナ内の地点 — バンコック — ビルマ内の地点 — コロンボ —

インド並びに東部及び西部パキスタン内の地点 — 中東内の地点

— ローマ — チュエーリッヒ又はフランクフルト・アム・マイン

— パリ — ロンドン — ブレストウイック

2 福岡 — 大阪 — 東京 — アメリカ合衆国（アリュートシヤン列

島、アラスカ、ウエーク島、ミッドウエー島及びホノルルを含む）

グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国のために

Islen Heminis

日本国のために

岡崎 佑男

准書の交換の日に効力を生ずる。

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、この協定に署名した。

千九百五十二年十二月二十九日に東京で、ひとしく正文である英語及び日本語により本書二通を作成した。

909
後一年で終了するものとする。但し、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。

第十八条

この協定及び第十五条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ればならない。

第十九条

この協定は、批准されなければならぬ。批准書は、できる限りすみやかにロンドンで交換されなければならぬ。この協定は、批

当局の勸告は、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。

第十六条

一般的に多数国間の航空運送条約が両締約国に関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なければならぬ。

第十七条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を廃棄する意思をいつでも通告することができる。その通告の写は、国際民間航空機関に対し同時に送付しなければならぬ。その通告があつたときは、この協定は、他方の締約国が廃棄通告を受領した日の

の締約国は、国際司法裁判所長に対し、当該仲裁委員を任命するよう要請することができる。

(3) 締約国は、本条(2)に基いて与えられた決定を遵守することを約束する。

第十五条

いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、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、要請があつた日から六十日の期間内に開始するものとする。改正が附表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行うものとする。両締約国の航空当局が新たな附表又は修正された附表について合意したときは、この事項に関する両締約国の航空

ときは、その紛争は、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が任命する各一人の仲裁委員とこうして選定された二人の仲裁委員が合意する第三の仲裁委員との三人の仲裁委員からなる仲裁裁判所に決定のため付託することができる。但し、第三の仲裁委員は、いずれかの締約国の国民であつてはならない。各締約国は、一方の締約国が紛争の仲裁を要請する外交上の公文を他方の締約国から受領した日から二箇月以内に一人の仲裁委員を指定しなければならぬ。第三の仲裁委員については、その後の二箇月の期間内に合意されなければならぬ。一方の締約国が二箇月以内に自国の仲裁委員を指定しなかつたとき、又は第三の仲裁委員について前記の期間内に合意されなかつたときは、いずれか一方

当該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。

第十三条

両締約国の航空当局が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ほしほ協議することは、両締約国の意思である。

第十四条

(1) この協定の解釈又は適用に関して締約国間に紛争が生じた場合には、締約国は、まず、相互間の交渉によつてその紛争を解決することに努めなければならぬ。

(2) 締約国が交渉によつてその紛争を解決することかできなかつた

(5) 新たな運賃は、いずれか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、適用してはならない。但し、この協定の第十四条(9)の規定に基く場合は、この限りでない。本条の規定に従つて運賃が決定されるまでの間は、すでに適用されている運賃が適用されるものとする。

第十二条

一方の締約国の航空当局は、他方の締約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なとされ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、前記の指定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

前記のいずれの場合にも、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。

- (8) 指定航空企業が前記の運賃のいずれかに関して合意することができなかつた場合又は運賃に関し他の何らかの理由により本条(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、その相互間の合意で運賃を決定するように努めなければならない。

- (4) 両締約国の航空当局が本条(2)に基いて提出される運賃の認可をしなかつた場合又は本条(3)に基く運賃の決定をすることができなかつた場合には、その紛争は、この協定の第十四条の規定に従つて解決しなければならない。

務の特性（たとえば、速力及び設備の水準）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ぬ。これらの運賃は、本条の次の規定に従つて定めるものとする。なお、これらの運賃は、本条(2)、(3)、(4)及び(5)の適用上、運賃に関連して使用される代理店手数料を含むものとみなす。

(2) 運賃に関する合意は、可能なきはいつでも、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとする。それが不可能なときは、各特定路線及びその各部分に関する運賃は、当該特定路線の全部又は一部において運営する他の航空企業と連絡した後、関係指定航空企業の間で合意しなければならぬ。

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、及び積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送は、輸送力が次のものに関連すべきであるという一般原則に従つて行われなければならない。

(a) 当該航空企業を指定した締約国の領域と運輸の最終目的地たる国との間の運輸上の要求

(b) 直通航空路運営の要求

(c) 当該航空企業の路線が通過する地域の属する国の航空企業が設定する他の運送業務を考慮した上での当該地域の運輸上の要求

第十一条

(1) いずれの協定業務に対する運賃も、運営費、合理的な利潤、業

他方の締約国の指定航空企業が同一の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、当該指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

第十条

(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) 各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と運輸の最終目的地たる国との間の旅客、貨物及び郵便物の運送に対する当該時期における要求及び合理的に予測される要求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次の目的としなければならない。当該航空企業を指定

当該航空企業による前記の特権の行使を停止する権利又は当該航空企業によるそれらの特権の行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。但し、法令に更に違反することを防止するため、即時に停止すること又は条件を課することを不可欠とする場合を除く外、前記の権利は、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。

第八条

両締約国の航空企業は、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且つ均等な機会を有する。

第九条

一方の締約国の指定航空企業が協定業務を運営するに當つては、

第七條

(1) 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業の実質的な所有及び実効的な支配が当該航空企業を指定した締約国又は当該締約国の国民に属していないと認められた場合には、この協定の第五条(1)に定める特権を当該航空企業に関して与えず、若しくは取り消す権利又は当該航空企業によるそれらの特権の行使に対し必要と認める条件を課する権利を留保する。

(2) 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業が前記の(1)に掲げる特権を許与する締約国の法令を遵守しなかつた場合若しくはこの協定の第十四条(2)に基いて与えられる決定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、

る国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金については、他方の締約国の指定航空企業は、税関の通常の規制に服することを条件として、国際民間航空条約第二十四条に規定する待遇の外、当該一方の締約国が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に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えられるものとする。但し、いずれの締約国も、自国の指定航空企業に対して他方の締約国が関税、検査手数料その他これらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどさない限り、他方の締約国の指定航空企業に対し、当該租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどす義務を負わないものとする。

す料金は、自国の航空企業が国際航空業務を提供するに当つて当該空港及び施設を使用するため支払う料金よりも高額のものであつてはならない。

(2) 一方の締約国の領域内に他方の締約国の一若しくは二以上の指定航空企業により又はそ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の一若しくは二以上の指定航空企業により又はそ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（組立予備部品を含む。）、正規の航空機装備品（航空機に対するサービス用機器を含む。）及び航空機貯蔵品で、当該航空企業の航空機により又はその航空機において使用することのみを目的とするものに関する関税、検査手数料及びこれらに類似す

(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込及び積卸のため、当該特定路線について附表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) 本条(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認めてはならない。

第六条

(1) 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指定航空企業に課し、又は課することを許

条(2)及び第七条(1)の規定に従うことを条件として、遅滞なく与えなければならぬ。

- (2) 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国が指定した各航空企業に対し、当該航空企業が、当該航空当局が国際航空業務の運営に通常適用する法令で定める要件を満たす者である旨を立証することを要求することができる。

第五条

- (1) 各締約国が指定する航空企業は、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ものとする。

- (a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する特権

航空業務（以下「協定業務」という。）を開設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。

第四条

(1) いずれの特定路線における協定業務も、この協定の第三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。但し、この協定の第十一条の規定に従うことを条件とし、且つ、次のことが行われた後でなければならぬ。

(a) 権利を許与された締約国が当該特定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一又は二以上の航空企業に対し適当な運営許可を与えること。この許可は、当該締約国が、本

空運送企業をいう。

(g) 「運輸以外の目的での着陸」とは、旅客、貨物又は郵便物の積込又は積卸以外の目的で着陸することをいう。

(h) 「附表」とは、この協定の附表又はこの協定の第十五条に従つて改正される同附表をいう。

(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、別段の定がある場合を除く外、附表を含むものとする。

第三条

各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が附表の該当する部で定める路線（以下「特定路線」という。）における国際

(b) 「指定航空企業」とは、この協定の第四条に従い、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、且つ、他方の締約国から適当な運営許可を得た航空企業をいう。

(c) 国に関して「領域」とは、その国の主権、宗主権、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。

(d) 「航空業務」とは、旅客、貨物又は郵便物の公衆用の運送のために航空機で行う定期航空業務をいう。

(e) 「国際航空業務」とは、二以上の国の領域上の空間にわたつて行う航空業務をいう。

(f) 「航空企業」とは、国際航空業務を提供し、又は運営する航

という。この規定でこの協定に基いて開設される航空業務に適用することができるものは、現在の条項又は同条約の関係規定に従つて両締約国に関し改正された条項により、この協定の存続期間中、両締約国の間に適用されるものとする。

第二条

(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外、

(a) 「航空当局」とは、連合王国にあつては民間航空大臣及び民間航空大臣が現在遂行してい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、日本国にあつては運輸省及び運輸省が現在遂行してい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う。

航空業務に関するグレート・ブリテン及び北部アイルランド
連合王国と日本国との間の協定

グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国政府及び日本
国政府は、

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す
るために協定を締結することを希望し、

よつて、このためそれぞれの代表者を任命した。これらの代表者
は、次のとおり協定した。

第一条

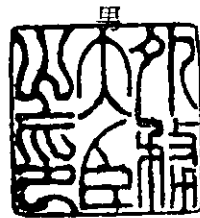
この協定に関しては、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名
のために開放された国際民間航空条約（以下「国際民間航空条約」

権利に關して連合王国政府と交渉を開始することを了解する。
更に、本大臣は、閣下か、前記のことが連合王国政府の了解でも
あることを閣下の本国政府に代つて確認されることを要請する光榮
を有します。

本大臣は、以上を申し進めますに際し、ここに重ねて閣下に向つ
て敬意を表します。

昭和二十七年十二月二十九日

外務大臣 岡崎勝



連合王国特命全權大使

サー エスラー・デニング 閣下

EXCHANGE OF NOTES

No. 1

The Japanese Minister for Foreign Affairs to Her Majesty's Ambassador at Tokyo

条一才一五四〇号

書簡をもつて啓上いたします。本日署名された航空業務に関する日本国とグレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国との間の協定に關し、本大臣は、次のことが日本国政府の了解である旨を述べる光榮を有します。

1 グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国政府は、沖繩における行政上、立法上及び司法上の権能が日本国との平和条約才三条に基き、当分の間沖繩における合衆国当局に帰属することを承認するか、その承認は、沖繩に対する残存主権について日本国が有する請求権を害するものではない。

2 連合王国政府は、日本国が沖繩に対する行政上、立法上及び司法上の権能を再び行使する場合には、その行使の開始の日から連合王国の指定航空企業が沖繩における運輸上の権利の行使を終止すること及びその場合には日本国政府が遅滞なく前記の

外務省

The Gaimusho,

Monsieur l'Ambassadeur,

Tokyo, December 29, 1952.

With reference to the Agreement between Japan and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for Air Services signed to-day, I have the honour to state that the following is the understanding of the Japanese Government:—

1. While the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland recognise that for the time being administrative, legislative and jurisdictional authority in Okinawa is vested in the United States administration there under Article 3 of the Treaty of Peace with Japan, such recognition is without prejudice to any claim Japan may have to the residual sovereignty over Okinawa.

2. The Government of the United Kingdom understand that if Japan resumes the exercise of administrative, legislative and jurisdictional authority over Okinawa, the designated airlines of the United Kingdom would, from the date of such resumption, cease to exercise traffic rights at Okinawa; in which case the Government of Japan will enter without delay into negotiations with the Government of the United Kingdom in respect of such rights.

I have further the honour to request your Excellency to be good enough to confirm on behalf of your Government that this is also the understanding of the Government of the United Kingdom.

I avail, &c.

KATSUO OKAZAKI.

No. 2

*Her Majesty's Ambassador at Tokyo to the Japanese Minister
for Foreign Affairs*

British Embassy,

Monsieur le Ministre,

Tokyo, December 29, 1952.

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date reading as follows:—

[As in No. 1.]

I have the honour to confirm on behalf of my Government that this is also the understanding of the Government of the United Kingdom.

I avail, &c.

ESLER DENING.