

No. 33910

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
PHILIPPINES

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
Pasay City on 26 May 1997**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 30 June 1997.*

HONG KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)
et
PHILIPPINES

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Pasay City le 26 mai 1997**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 30 juin 1997.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Republic of the Philippines, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and the Philippines,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article IV of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Philippines includes the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the Philippines;
- (d) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 07 December 1944,² including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services;
- (e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (f) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

¹ Came into force on 26 June 1997 by notification, in accordance with article XX.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117, vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (g) the term “agreed services” means scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail;
- (h) the term “specified route” means a route specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement;

ARTICLE II

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

ARTICLE III

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes.

ARTICLE IV

Designation and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without unnecessary delay, grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) (a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article III(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of the Philippines or its nationals.

(b) The Government of the Philippines shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article III(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong;

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE V

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article III(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or

to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of the Philippines or its nationals;
 - (ii) in the case of the Government of the Philippines, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE VI

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) In order to develop the air transport services along the routes or sections in the Annex and for the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transportation, as determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, the following principles shall apply:
- (a) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
 - (b) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated 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 routes.
- (2) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and they shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of

the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the region through which the agreed services pass, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
 - (c) the requirements of through airline operation.
- (3) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

ARTICLE VII

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Philippines and Hong Kong shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the Philippines shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require. It shall be filed not less than 30 days, (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article; the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article XVI of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

- (a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
 - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.
- (9) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between the Philippines and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Philippines and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Philippines for carriage between Hong Kong and a State other than the Philippines shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.
- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be

filed in such form as those aeronautical authorities may require and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

- (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.
- (d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(10) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (9)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

ARTICLE VIII

Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.
- (2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE IX

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE X

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide 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 that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other 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 XI

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from the Philippines on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Philippines shall have

the right to convert and remit to the Philippines from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) Subject to applicable laws uniformly and reasonably applied, the conversion and remittance of such revenues shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE XII

Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own administrative, technical and operational staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell such transportation in local or any freely convertible currency but any person may purchase such transportation in local currency.

ARTICLE XIII

User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) User charges shall be fair and reasonable. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on the airlines of other states operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable

them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE XIV

Applicability of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its area of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo by the airline designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the area of the first party.

ARTICLE XV

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such a request in writing, unless the Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE XVI

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE XVII

Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement including its Annexes, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a reasonable

period from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of notification between the Contracting Parties.

ARTICLE XVIII

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice may be communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XIX

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XX

Entry into Force

This Agreement shall enter into force from the date of the exchange of notification indicating that the respective requirements of each Contracting Party have been complied with.

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

DONE in Duplicate at Pasay City this 26th day of May 1997 in the English language.

For the Government
of Hong Kong:

[*Illegible*]

For the Government
of the Republic of the Philippines:

[*Illegible*]

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—points in the Philippines—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in the Philippines in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Philippines or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Philippines.
Points in the Philippines—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Philippines may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the Philippines in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Philippines.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République des Philippines, ci-après dénommés « les Parties contractantes »;

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et les Philippines;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République des Philippines, le Conseil de l'aéronautique civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article IV du présent Accord;

c) L'expression « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Ile de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne les Philippines, les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui sont placées sous la souveraineté des Philippines;

d) L'expression « la Convention de Chicago » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944² à Chicago, y compris les Annexes et tous amendements apportés à la Convention ou à ses Annexes, qui s'appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux;

e) L'expression « le présent Accord » désigne également l'Annexe audit Accord, et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord;

f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention de Chicago;

¹ Entré en vigueur le 26 juin 1997 par notification, conformément à l'article XX.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

g) L'expression « services agréés » désigne les services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier;

h) L'expression « route indiquée » désigne une route indiquée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord.

Article II

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention de Chicago.

Article III

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;

b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Pour l'exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée par accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article IV

DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article III du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République des Philippines ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement des Philippines a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article III du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée à Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article V

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article III du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République des Philippines ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement des Philippines, si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal à Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article VI

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

1. Pour mettre en place les services de transport aérien sur les routes ou sections de routes indiquées dans l'Annexe et afin de réaliser et de conserver l'équilibre entre la capacité des services aériens spécifiés et les besoins de la clientèle en transport aérien, comme déterminé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, les principes suivants sont appliqués:

a) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité;

b) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

2. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

3. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article VII

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre les Philippines et Hong Kong sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à « la même route » visent la route exploitée et non la route indiquée.

3. Le tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et les Philippines doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger. Il est déposé trente jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

6. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas

à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article XVI du présent Accord.

7. Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

8. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 7 du présent article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes;

9. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong pour le transport entre les Philippines et un autre Etat doivent être agréés par les autorités aéronautiques des Philippines et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées des Philippines pour les transports entre Hong Kong et un Etat autre que les Philippines doivent être agréés par les autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

10. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 et de l'alinéa c du paragraphe 9 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article VIII

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tout droit de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article IX

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

Article X

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article XI

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors des Philippines, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées des Philippines ont le droit de convertir et de transférer hors d'Hong Kong vers les Philippines, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Sous réserve de la législation pertinente raisonnablement et uniformément appliquée, la conversion et le transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

*Article XII*REPRÉSENTATION ET VENTES DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques, d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article XIII

REDEVANCES D'USAGE

1. L'expression « redevances d'usage » s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Les redevances d'usage sont équitables et raisonnables. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article XIV

APPLICABILITÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article XV

CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article XVI

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un Etat ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force obligatoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en œuvre des procédures prévues à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article XVII

AMENDEMENTS

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les termes du présent Accord, y compris de ses Annexes, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans des limites raisonnables à partir de la date de la demande. Toute modification agréée entre en vigueur lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes entre les Parties contractantes.

Article XVIII

RÉSILIATION

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord; cette notification peut être communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant la date anniversaire de la réception de ladite notification par cette autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIX

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et ses amendements éventuels sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date de l'échange des notifications indiquant que chaque Partie contractante a accompli toutes les formalités nécessaires à cette fin.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Pasay City le 26 mai 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :

[Illisible]

Pour le Gouvernement
de la République des Philippines :

[Illisible]

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points aux Philippines - points au-delà.

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points aux Philippines, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué aux Philippines, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Philippines :

Points aux Philippines - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Philippines peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points aux Philippines, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient un point aux Philippines comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

