

**No. 35099**

---

**Belgium  
and  
Philippines**

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of the Philippines (with annex). Manila, 30 January 1970**

**Entry into force:** *16 June 1970 by notification, in accordance with article 17*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 22 September 1998*

---

**Belgique  
et  
Philippines**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République des Philippines (avec annexe). Manille, 30 janvier 1970**

**Entrée en vigueur :** *16 juin 1970 par notification, conformément à l'article 17*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 22 septembre 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of the Philippines, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944,<sup>1</sup> and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air Services between and beyond their respective territories,

Hereby agree as follows:

*Article 1*

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Kingdom of Belgium, the Minister of Communications (Civil Aviation Administration) and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Minister of Communications or similar functions, and, in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by said Civil Aeronautics Board 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, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annex hereto;

The term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;

(d) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(e) The term "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) The term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annex to this Agreement.

---

1. 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.

*Article 2*

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing the agreed services.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service, 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

To make stops in the said territory at the points enumerated on any route specified in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

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

*Article 3*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs (3), (4) and (5) of this Article, grant without undue delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

(3) 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 by them in a manner not inconsistent with the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the privileges specified in such authorization in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) The exercise by the designated airline of the privileges granted in the appropriate operating authorization as mentioned in paragraph (2) of this Article, shall be subject to the statutory powers of the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to ensure the implementation by the said authorities of the provisions of Article 8 of the present Agreement.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the air-

line fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 hereof 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 or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 4*

(1) Aircraft operated on the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into, or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use in the operation of the agreed services shall, with the exception of charges corresponding to the service performed, be exempt from the same customs duties, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are introduced into or taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

(3) The exemptions granted under this Article may be subject to compliance with particular formalities normally applicable in the territory of the Contracting Party granting the exemptions.

*Article 5*

The designated airline of either Contracting Party is authorized to maintain in the territory of the other Contracting Party its own technical and administrative personnel for the purpose of operating the agreed services, without prejudice to the national regulations of the respective Contracting Parties.

*Article 6*

Either Contracting Party undertakes to grant to the other Party free transfer, in United States dollars at the rate of exchange in the official market at the time of remittance, of the excess of receipts over expenditure achieved in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, said agreement shall apply.

*Article 7*

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, 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 territory of the first party.

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

*Article 8*

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, it is agreed that:

(1) The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services for the carriage of traffic between the territories of the two parties;

(2) In the operation of the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route;

(3) The air transport service offered by the designated airline of each Contracting Party on different sections of the specified air routes or segments thereof shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as provided in this Agreement;

(4) The services provided by a designated airline on the specified routes shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principles that capacity shall be related to:

(a) The traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the destinations of the traffic on the specified air routes;

(b) The requirements of through airline operations; and

The air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account local and regional services.

*Article 9*

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party 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 as applied on the specified routes or sections thereof.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation, where it is deemed suitable, with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen days of the thirty-day period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

*Article 10*

In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

*Article 11*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the

other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid by another state.

*Article 12*

(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 endeavor to settle it by negotiation between themselves. This negotiation shall begin within sixty days after receipt of the request by one Party from the other.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third who shall act as President, 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 its arbitrator within two months from the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral body.

(3) Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, the arbitral body shall determine its seat and prescribe its own rules of procedure.

(4) The arbitral body shall endeavour to resolve the dispute by unanimous vote. However, if this is not possible, the dispute shall be resolved by majority vote.

(5) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs (2), (3) and (4) of this Article.

*Article 13*

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification so agreed shall come into effect after confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.

(2) Modifications to routes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 14*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate within twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiration of that period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 15*

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 16*

The present Agreement and any modification thereto in accordance with Article 13 hereof shall be registered with the Civil Aviation Organization.

*Article 17*

The present Agreement shall enter into force and effect on the date of the exchange of diplomatic notes indicating that the formalities required by each Contracting Party have been complied with.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

Done in two copies in English this thirtieth day of January, 1970.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

J. L. LEBACQ  
Ambassador of Belgium

For the Government of the Republic of the Philippines:

R. S. BUSUEGO  
Chairman  
Philippine Air Panel



ANNEX

I. Routes to be served by the designated airline of the Kingdom of Belgium in both directions:

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in the Philippines</u>	<u>Point Beyond</u>
Brussels	Austria Greece Turkey Israel Lebanon Iraq Iran Afghanistan West & East Pakistan India Ceylon Burma Thailand Cambodia Vietnam	Manila	Tokyo

II. Routes to be served by the designated airline of the Republic of the Philippines in both directions:

<u>Point of Departure</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Point in Belgium</u>	<u>Point Beyond</u>
Points in the Philippines	Vietnam Cambodia Thailand Burma Ceylon India West & East Pakistan Afghanistan Iran Iraq Israel Lebanon Syria Turkey Greece Italy Austria Switzerland Germany France	Brussels	One Point Beyond to be designated later.

III. a) Any or some of the intermediate points on the routes specified in this Annex may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

b) The designated airline may terminate any or all of its services in the territory of the other Contracting Party.

c) In the operation of the route described in Section I of this Annex, stops made at points not therein indicated between Brussels and Tokyo through Manila in both directions shall not be regarded as a modification of said Section. However, no commercial rights can be enjoyed from any such points to and from Manila in both directions.

d) In the operation of the route described in Section II of this Annex, stops made at points not therein indicated between Manila and the point beyond Brussels to be designated later, through Brussels in both directions shall not be regarded as a modification of said Section. However no commercial rights can be enjoyed from any such points to and from Brussels in both directions.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République des Philippines, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>, et

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du Ministre des communications (Administration de l'aviation civile) et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires, et en ce qui concerne la République des Philippines, du Conseil de l'aéronautique civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par le Conseil de l'aéronautique civile ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée par une Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe;

c) Le terme "territoire", en ce qui concerne une Partie contractante, s'entend des terres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, la tutelle ou l'administration de ladite Partie contractante;

d) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

e) Les expressions "service aérien" et "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) L'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers exploités sur les routesspécifiées dans l'annexe au présent Accord.

---

1. 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.

*Article 2*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services convenus.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouira, tant qu'elle exploitera un service convenu, des privilèges suivants :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Le droit de faire escale sur ledit territoire aux points d'une route indiqués à l'annexe du présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points indiqués.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme donnant à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, en exécution d'un contrat de louage ou contre rémunération, en un autre point du territoire de cette autre Partie.

*Article 3*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise chargée d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de ladite désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise désignée le permis voulu d'exploitation.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser la désignation d'une entreprise ou de retirer à une entreprise désignée le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exploitation, par ladite entreprise, dudit permis dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. L'exercice par l'entreprise désignée des privilèges accordés dans le permis d'exploitation tel que mentionné au paragraphe 2 du présent article est soumis aux pouvoirs statutaires des autorités aéronautiques des Parties contractantes afin d'assurer le respect par lesdites autorités des dispositions de l'article 8 du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée des privilèges énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 ou d'imposer les conditions

qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice par ladite entreprise de ces privilèges dans tous les cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements énoncés à l'article 7 ou néglige, de toute autre manière, de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, étant entendu qu'à moins que la suspension ou l'imposition de conditions ne soient immédiatement nécessaires pour prévenir de nouvelles violations desdits lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article 4*

1. Les aéronefs assurant les services convenus et exploités par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que ledit équipement et lesdits approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements habituels et les provisions de bord qui sont introduits à bord d'aéronefs sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise désignée ou en son nom aux seules fins d'utilisation pour l'exploitation des services convenus seront exemptés, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services, par l'autre Partie contractante de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou frais imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces équipements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante. Il pourra être exigé que les équipements susmentionnés soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les exemptions accordées en vertu du présent article peuvent être subordonnées à l'accomplissement de certaines formalités normalement applicables sur le territoire de la Partie contractante qui accorde ces exemptions.

#### *Article 5*

L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante est autorisée à maintenir sur le territoire de l'autre Partie son propre personnel technique et administratif aux fins de l'exploitation des services convenus, sans préjudice des règlements nationaux des Parties contractantes respectives.

#### *Article 6*

Chaque Partie contractante entreprend d'accorder à l'autre Partie le droit de transférer librement, en dollars des États-Unis au taux de change officiel applicable le jour de l'introduction de la demande, l'excédent des recettes sur les dépenses qui ont été réalisées par une entreprise désignée sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de leurs bagages, de courrier et de fret par l'entreprise désignée de l'autre Partie. Lorsque le système de

paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, ce dernier s'appliquera.

*Article 7*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs devront être observés par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée sur ledit territoire ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, d'autorisation, d'immigration, de passeport, de douane et les mesures de quarantaine, sont respectés à l'entrée ou au départ ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

*Article 8*

Aux fins de maintenir l'équilibre entre la capacité des services aériens spécifiés et les besoins du public en transport aérien tels qu'ils sont déterminés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, il est convenu que :

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services de transport aérien offerts par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sur différents tronçons des routes aériennes spécifiées ou des parties de celles-ci tiendront compte des besoins du public en transport aérien ainsi que des intérêts des entreprises concernées conformément au présent Accord.

4. Les services assurés par une entreprise désignée doivent avoir pour objectif essentiel de fournir une capacité correspondant aux besoins du trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et le pays de destination du trafic. Le droit de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante d'embarquer et de débarquer, à des points sur le territoire de l'autre Partie, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sur les routes spécifiées doit s'exercer conformément au principe d'un développement ordonné des transports aériens internationaux auquel souscrivent les deux Parties contractantes, de manière à ce que la capacité soit adaptée :

a) Aux besoins de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les destinations du trafic sur les routes aériennes spécifiées;

b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers;

c) Aux besoins de transport aérien de la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services de transport aérien locaux et régionaux.

#### Article 9

1. Les tarifs applicables par l'entreprise désignée d'une Partie contractante au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante doivent être fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que les normes de vitesse et de confort) et les tarifs des autres entreprises de transport aérien pour toute partie des routes indiquées.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, si possible, être convenus entre les entreprises désignées intéressées des deux Parties contractantes en consultation, le cas échéant, avec les autres entreprises qui exploitent la totalité ou une partie de ces routes, et cet accord doit, si possible, être conclu par la procédure de tarification de l'Association du transport international.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée de leur introduction; dans des circonstances particulières ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées intéressées ne peuvent s'entendre sur aucun de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si au cours des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une Partie contractante notifie à l'autre Partie son insatisfaction concernant tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs d'un commun accord entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en vertu des dispositions du paragraphe 3 du présent article ou si elles ne peuvent fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend doit être réglé conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne l'ont pas approuvé.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

#### Article 10

Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer l'application et le respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son annexe.

*Article 11*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

*Article 12*

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations. Ces négociations commenceront soixante (60) jours à compter de la réception de la requête d'une Partie par l'autre Partie contractante.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont deux sont nommés chacun par une Partie et le troisième est nommé par les deux autres, à condition que le troisième arbitre ne soit ressortissant d'aucune des deux Parties contractantes. Chacune des Parties doit nommer un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de réception par l'une des Parties d'une notification de l'autre demandant, par la voie diplomatique, l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être nommé dans un délai de deux mois. Si l'une ou l'autre des Parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si l'accord ne peut se faire sur le troisième arbitre, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer, selon le cas, un ou des arbitres. En pareil cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un État tiers et préside le tribunal d'arbitrage.

3. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral déterminera son siège et ses propres règles de procédure.

4. Le tribunal arbitral s'efforcera de régler le différend à l'unanimité. Cependant, si cela n'est pas possible, le différend sera réglé à la majorité des voix.

5. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision rendue en vertu des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.

*Article 13*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable d'amender les termes du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie. Ces consultations, qui peuvent se tenir entre les autorités aéronautiques et s'effectuer par courrier ou par des discussions, doivent commencer dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande. Tout amendement ainsi convenu prend effet après avoir été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications aux routes peuvent être effectuées par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.



*Article 14*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Ladite notification doit être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 15*

Si une convention générale multilatérale concernant le transport aérien entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, le présent Accord doit être modifié de manière à être conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 16*

Le présent Accord et tout amendement qui y est apporté conformément à l'article 13 sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 17*

Le présent Accord entrera en vigueur et prendra effet à la date de l'échange des notes diplomatiques indiquant que les formalités exigées par chaque Partie contractante ont été accomplies.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double exemplaire en langue anglaise le 30 janvier 1970.

Pour Le Gouvernement du Royaume de Belgique :  
L'Ambassadeur de Belgique,

J. L. LEBACQ

Pour Le Gouvernement de la République des Philippines :  
Le Président du Conseil aérien des Philippines,

R. S. BUSUEGO

ANNEXE

I. Routes à desservir par l'entreprise désignée du Royaume de Belgique dans les deux directions :

<u>Point de départ</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Point aux Philippines</u>	<u>Point au-delà</u>
Bruxelles	Autriche	Manille	Tokyo
	Grèce		
	Turquie		
	Israël		
	Liban		
	Iraq		
	Iran		
	Afghanistan		
	Pakistan occidental et oriental		
	Inde		
	Ceylan		
	Birmanie		
	Thaïlande		
	Cambodge		
	Viet Nam		

II. Routes à desservir par l'entreprise désignée de la République des Philippines dans les deux directions :

<u>Points de départ</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Point en Belgique</u>	<u>Point au-delà</u>
Points aux Philippines	Viet Nam Cambodge Thaïlande Birmanie Ceylan Inde Pakistan occidental et oriental Afghanistan Iran Iraq Israël Liban Syrie Turquie Grèce Italie Autriche Suisse Allemagne France	Bruxelles	Un point au-delà à désigner ultérieurement

III. a) Chacune des entreprises désignées pourra omettre, à sa discrétion, lors de tous ses vols ou de n'importe lequel d'entre eux, la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà des routes indiquées.

b) L'entreprise désignée peut mettre fin à l'un quelconque ou à tous ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

c) Lors de l'exploitation de la route décrite à la section I de la présente annexe, les escales faites aux points ne figurant pas dans cette section entre Bruxelles et Tokyo via Manille dans les deux directions ne seront pas considérées comme une modification de ladite section. Cependant, aucun droit commercial ne peut être exercé à partir de tels points en direction et en provenance de Manille dans les deux directions.

d) Lors de l'exploitation de la route décrite à la section II de la présente annexe, les escales faites aux points ne figurant pas dans cette section entre Manille et le point au-delà de Bruxelles à désigner ultérieurement via Bruxelles dans les deux directions ne seront pas considérées comme une modification de ladite section. Cependant, aucun droit commer-

cial ne peut être exercé à partir de tels points en direction et en provenance de Bruxelles dans les deux directions.