No. 37067

United States of America
and
Philippines

Agreement between the United States of America and the Philippines concerning air transport services (with Air Transport Agreement of 3 October 1980) (with memorandum of consultations of 9 July 1982, agreement of 3 October 1980 and exchange of letters of 3 October 1980). Washington, 16 September 1982

Entry into force: *16 September 1982, in accordance with its provisions*

Anthentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 17 November 2000*

États-Unis d'Amérique
et
Philippines

Accord relatif aux services de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et les Philippines (avec Accord relatif au transport aérien du 3 octobre 1980) (avec mémorandnm de consultations du 9 jnillet 1982, accord du 3 octobre 1980 et échange de lettres du 3 octobre 1980). Washington, 16 septembre 1982

Entrée en vignenr : *16 septembre 1982, conformément à ses dispositions*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 17 novembre 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

I

The Secretary of State to the Philippine Minister of Foreign Affairs

DEPARTMENT OF STATE

WASHINGTON

September 16, 1982

Excellency,

I have the honor to refer to the United States-Philippine Air Transport Agreement initialed ad referendum on October 3, 1980, and the Memorandum of Understanding signed on October 3, 1980, in Washington, D.C., and the Memorandum of Provisional Implementation signed on November 3, 1980 in Manila, by the duly authorized representatives of our two governments.

I further refer to the attached Memorandum of Consultation signed by our said authorized representatives on July 9, 1982, in Washington, D.C.

Pursuant to the above Memorandum of Consultation dated July 9, 1982, I have the honor to propose that this note with the attached Air Transport Agreement and your note in reply shall constitute an agreement bringing the Air Transport Agreement, as modified and/or supplemented by the Memorandum of Consultation dated July 9, 1982, into force as of the date of your note in reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

His Excellency
Carlos P. Romulo
Minister of Foreign Affairs of the Philippines

II

The Philippine Minister of Foreign Affairs to the Secretary of State

REPUBLIKA NG PILIPINAS MINISTRI NG UGNAYANG PANLABAS MAYNILA

16 September 1982

Excellency,

I have the honor to refer to your Excellency's Note dated 16 September 1982, which reads as follows:

[See note I]

In reply thereto, I confirm that the proposal set forth in the above-quoted Note is acceptable to my Government and that Your Excellency's Note and its Enclosures, together with this reply, shall constitute an agreement bringing into force as of this date the Air Transport Agreement, as modified and/or supplemented by the Memorandum of Consultations dated July 9, 1982.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Carlos P. Romulo
Minister of Foreign Affairs

The Honorable
George P. Shultz,
Secretary of State

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of the Philippines;

Desiring to promote an international air transport system based on fair, equitable and constructive competition among their airlines in the marketplace consistent with the provisions of this Agreement;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or uneconomic or discriminatory and do not represent an abuse of a dominant position and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of the aircraft which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Being Parties to the Convention of International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944; and

Desiring to conclude a new agreement covering scheduled air transportation,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Civil Aeronautics Board or the Department of Transportation, whichever has jurisdiction, or their successor agencies, and in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the said Board;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers (and their baggage), cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) "Beyond" means any point in a third country which a flight from the homeland of an airline of one Party serves between stops in the territory of the second Party. Thus, if a U.S. airline operates a route United States-Philippines-Korea-Philippines-United States, Korea is considered a "beyond" point;

(e) "Combination service" means any scheduled service that offers public carriage of passengers and cargo for remuneration or hire;

(f) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(g) "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

"Intermediate" means a point served on a flight between the homeland of an airline of one Party and a point in the territory of the other Party. Thus, on a route United States-Tokyo-Taipei-Philippines-Taipei-Tokyo-United States, Tokyo and Taipei are intermediate points;

(i) "Price" means: (i) any fare, rate or price to be charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or price;

(ii) the charges and conditions of service including but not limited to seating configurations and arrangements, in-flight services, and other similar amenities ancillary to carriage of traffic; and

(iii) amounts charged by airlines to air transportation intermediaries for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation;

(j) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers (and their baggage), cargo and mail in air transportation;

(k) "Stopover" means a deliberate and intentional interruption of a journey by the passenger, scheduled to exceed twenty-four hours, at a point between the place of origin and the place of destination;

(l)"Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto;

(m) "Traffic rights" means the right to carry passengers (and their baggage), cargo and mail in air transportation between the points authorized in this Agreement; and

(n) "Other charge" means a fee charged to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing; and

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Party.

Article 3. Designation and Authorization

(1) Consistent with its domestic laws and policies, each Party shall have the right: (a) to designate up to five airlines to perform scheduled combination or all-cargo services on Routes 2 and/or 3 of Annex I; (b) to designate one airline to perform combination or all-cargo services on Route 1 of Annex I; and (c) to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify the category of air transportation and the route the airline has been designated to operate.

If a designated airline operates combination as well as all-cargo services, that airline shall require two designations to conduct such separate operations.

(2) On receipt of such a designation and of applications in the form and manner prescribed from the designated airline for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions within sixty days, provided:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

(c) the Party designating the airline in maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

Article 4. Revocation of Authorization

(1) Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or the other Party's nationals;

(b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or

(c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs (1)(b) or (1)(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

Article 5. Application of Laws

(1) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with, by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6. Safety

(1) Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Each Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas of aircrew, aircraft and operation of the designated airlines that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Such Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

Each Party:

(1) reaffirms its commitment to act consistently with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971;

(2) shall require that operators of aircraft of its registry act consistently with applicable aviation seeurity provisions established by the International Civil Aviation Organization; and

(3) shall provide maximum aid to the other Party with a view to preventing unlawful seizure of aircraft, sabotage to aircraft, airports, and air navigation facilities, and threats to aviation security; give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat; and, when incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation

facilities occur, assist the other Party by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely.

Article 8. Commercial Opportunities

(1) The airline or airlines of one Party may, subject to the nondiscriminatory requirements of domestic laws and regulations of the other Party, establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

(2) The designated airline or airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

(3) Each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling"). If the designated airline does not self-handle it may, subject to domestic laws and regulations of the other Party, select among competing agents for such services. Ground handling includes: the functions of checking in passengers and baggage; maintenance (engineering, cabin cleaning, services and repairs); ramp (apron) services for cargo; flight planning; operations and dispatch; provision of fuel; freight receipt and delivery; cargo buildup and breakdown; storage; customs clearances; passenger and cargo document preparation and food services. Subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety: (a) Consistent with the domestic laws of the other Party, designated airlines shall be permitted to own, or rent from an authorized lessor, the space required for the conduct of ground handling; and

(b) (i) Designated airlines of the United States shall be permitted to perform ground handling service for any United States flag airline; and

(ii) Designated airlines of the Philippines shall be permitted to perform ground handling services for any Philippine flag airline and for three non-United States flag airlines; and (c) Designated airlines shall be permitted to provide their own equipment or may lease equipment to, or from, other airlines or competing agents for ramp (apron) service for cargo carried on any service.

Ground handling services shall be available on an equal and non-discriminatory basis to all airlines.

(4) Each designated airline of one Party has the right to sell air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agent. Each designated airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or, subject to domestic laws and regulations, in freely convertible currencies.

(5) Each designated airline of one Party may convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Each conversion and remittance shall be permitted promptly, in accordance with the applicable domestic laws and administrative currency regulations, at the rate of exchange for current transactions and remittance.

Article 9. Customs Duties and Taxes

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular aircraft equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts, including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during the flight), and other items intended for or used solely by the designated airlines in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, import taxes and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the services provided, as follows:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of a designated airline of the other Party used in international air transportation; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

(5) Each Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Party, on the basis of reciprocity and comity, an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State, regional and local authorities on the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the services.

Article 10. User Charges

(1) User charges imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory.

(2) Facilities and services shall be provided with due regard to efficiency and economy. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and airlines of the other Party using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

Article 11. Fair Competition

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

(3) Either Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline or airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 12. Pricing

(1) Subject to the provisions of this Article, each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of any price proposed or charged by the airlines of either Party for international air transportation between the territories of the Parties unless such action is in accordance with the provisions of this Article. Intervention by the Parties shall be limited to:

(a) protection of consumers from discriminatory prices or practices or prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

(b) protection of airlines from predatory prices that are artificially low or uneconomic.

(2) Each Party may require prior notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged by airlines of the other Party to or from its territory. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filings may be permitted on shorter notice than normally required.

(3) (a) if either Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of the other Party for international air transportation between the territories of the Parties, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. In the case of a proposed price, such notice of dissatisfaction shall be given to the other Party

within 30 days of receiving the notification or filing of the price. Either Party may then request consultations which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of the request.

(b) If a Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first Party and a third country, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within 30 days of receiving notification or filing of the price. However, with respect to matters arising pursuant to the provisions of paragraph 5(b) of this Article, either Party may request consultations which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of the request.

(c) If either Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Parties, it shall notify the other Party of the reasons for the dissatisfaction within 30 days of receiving notification or filing of the price.

(4) If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall promptly carry out the terms of that agreement. If the Parties fail to reach such agreement, the price shall go into effect unless a Party disapproves such price pursuant to its rights under paragraph 6(b) of this Article.

(5) Each Party shall allow:

(a) any airline of either Party to meet a more competitive price proposed or charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties.

(b) any airline of one Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Party and a third country; and

(c) any airline of a third country to meet a lower or more competitive price proposed or charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties provided that the third country has granted reciprocal rights to the airlines of both Parties.

As used in this Article, the term "meet" means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct interline or intra-line basis, notwithstanding differences relating to distance, routing, round trip requirements, connections, type or conditions of service including aircraft configuration or type, or such price through a combination of prices.

(6) With respect to unilateral action by a Party to prevent the inauguration or continuation of any passenger price proposed or charged by the airlines of either Party for international air transportation between the territories of the Parties:

(a) Neither Party may take such action if the price is equal to or greater than 80 percent of the appropriate index fare level as defined in Annex II.

(b) Either Party may take such action provided that the price is less than 80 percent of the appropriate index fare level, but only with respect to traffic for which the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

(7) Neither Party may take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a cargo price proposed or charged by an airline of either Party for transportation between the territories of the Parties.

Article 13. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Both Parties recognize the desirability of preparing and presenting during such consultations any relevant evidence in support of their positions in order to facilitate informed, rational and economic decisions. If there are any revisions of this Agreement or its Annexes as a result of such consultations, they shall be confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

Article 14. Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement, except those which may arise under Article 12 (Pricing) and Annex II, which is not resolved by a first round of formal consultations, may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, at the request of either Party the dispute shall be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator; within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the International Court of Justice to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days after the submission of the memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the International Court of Justice in connection with the procedures of paragraph (2)(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15. Termination

Should either Party decide to terminate this agreement at any time, it shall give the other Party written notice of its decision through diplomatic channels. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 16. Multilateral Agreement

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 17. Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature and shall supersede the Interim Air Transport Services Agreement of August 10, 1974.

ANNEX I

Scheduled Air Service

Section 1

Airlines designated under this Annex shall be entitled to perform international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airline.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From Palau, Saipan, and Guam to the Philippines and return. 1/

2. From the United States2/ via intermediate points to the Philippines and beyond. 3/

3. From the United States2/ via intermediate points to the Philippines and beyond.4/

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Philippines:

1. From the Philippines to Palau, Saipan and Guam and return.5/

2. From the Philippines via intermediate points to Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles and five points6/ in the United Stat es to be selected by the Republic of the Philippines and beyond to three countries to be selected7/ by the Republic of the Philippines.

3. From the Philippines via intermediate points to Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles and five points6/ in the United States to be selected by the Republic of the Philippines and beyond.8/

Section 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Party which has designated that airline, without loss of any right to carry traffic permitted under the Agreement.

Footnotes

1/ All flights operated on this route must originate in Palau, Saipan or Guam.

2/ The United States includes the fifty States and all Territories and possessions and other territories in which the United States exercises jurisdiction over international aviation.

3/ Operations between the Philippines, on the one hand, and Singapore, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Kuwait, Karachi, Saudi Arabia, Iraq, Arab Republic of Egypt, Italy, Greece, France, West Germany, Switzerland and England, on the other, are without the right to pick up or put down any local revenue or stopover traffic. Operations between the

Philippines and Australia are without the right to pick up or put down local revenue traffic, but with the right to pick up or put down stopover traffic.

4/ Route for all-cargo operations only.

5/ All flights operated on this route must originate in the Philippines. Stopover rights permitted at Palau, Saipan and Guam.

6/ With the option to change the selected points by giving sixty days prior notice. Stopover rights permitted at Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles and the five points in the United States to be selected by the Republic of the Philippines.

7/ With the option to change the selected countries by giving 180 days prior notice.

8/ Route for all-cargo operations only.

ANNEX II

Fare Level Index

The Parties agree that the base for the index fare level of Article 12 shall be the Standard Foreign Fare Level in effect on October 1, 1980, as determined by the United States Civil Aeronautics Board for each United States-Philippine city-pair market. The index fare level shall be adjusted not less than four times per year to reflect changes in airline costs. Such cost changes shall be those published by the United States Civil Aeronautics Board on the basis of its Standard Foreign Fare Level (SFFL) Investigation for passenger fares in the Pacific entity.

MEMORANDUM OF CONSULTATION (JULY 9, 1982)

Delegations representing the Governments of the United States of America and the Republic of the Philippines met July 6-9, 1982, in Washington, D.C., to discuss formal implementation of the Air Transport Agreement initialed in October 1980. Delegation lists are attached. The delegations agreed that their governments would proceed to exchange diplomatic notes to bring the Air Transport Agreement, annexed to this Memorandum, into full force and effect on September 1, 1982. The delegations agreed also that certain reservations to the Air Transport Agreement, listed below, will be observed for a period of two years from the date the Agreement enters into force. During the two year period the reservations are in effect, the delegations agreed that the Parties will meet periodically to review operations under the Agreement in order to determine whether there is a need for any mutually agreed adjustments to the Agreement.

1. Implementation of the Agreement

The following reservations will apply until August 31, 1984 at which time the full Agreement and its Annexes will go into effect, unless otherwise mutually agreed by the Parties:

Operations on Routes One and Two

Notwithstanding paragraph (3) of Article 11 of the Agreement, each Party shall have the right to operate:

(A) On Route 1 , until August 31, 1984, only narrow-body aircraft;

(B) On Route 2, until August 31, 1984, eighteen combination roundtrip frequencies per week.

Designations

Notwithstanding paragraph (1) of Article 3 of the Agreement, until August 31, 1984, each Party shall designate no more than three airlines to operate on Route 2 and one airline on Route 3.

Advancement of Rights

Notwithstanding these provisions, if a designated airline of the Republic of the Philippines operates four or more scheduled air services to or from the United States via Japan, prior to August 31, 1984, the foregoing reservations to the Agreement shall terminate and all provisions of the Air Transport Agreement and its Annexes become effective immediately.

2. Pricing

The delegations agreed that paragraphs three and four of Article 12 of the Air Transport Agreement. attached hereto, should be amended. All other portions of Article 12 remain as initialed in October 1980. The following are the new texts for paragraphs three and four of Article 12:

"(3) (a) If either Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of the other Party for international air transportation between the territories of the Parties, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. In the case of a proposed

price, such notice of dissatisfaction shall be given to the other Party within 30 days of receiving the notification or filing of the price. If the Party presenting a notice of dissatisfaction does not request consultations, the price shall go into effect as filed unless a Party disapproves such price pursuant to its rights under paragraph 6(b) of this Article. If the notifying Party requests consultations, such consultations shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of the request. If the notified Party fails to agree to consult within the prescribed time frame, the dissatisfied Party has the right to defer the implementation of the proposed price.

"(b) If a Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first Party and a third country, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within 30 days of receiving notification or filing of the price. In this particular case, the notifying Party may unilaterally disapprove the price proposed or charged by the airline of the other Party. However, with respect to matters arising pursuant to the provisions of paragraph 5(b) of this Article, either Party may request consultations which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of the request.

"(c) If either Party is dissatisfied with any price proposed or charged by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Parties, it shall notify the other Party of the reasons for the dissatisfaction within 30 days of receiving notification or filing of the price. In the case of proposed price leadership by a third party airline, the notifying Party may unilaterally disapprove the price proposed or charged by the third country airline. "(4) The consultations referred to in this Article may be formal or informal, and may be effected through a telephonic exchange of views between the two Parties (later confirmed in a written communication) or by a written exchange of views transmitted by letter, cable, telegram, diplomatic note or other written means. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall promptly carry out the term of that agreement. If the Parties fail to reach such agreement, the price shall go into effect unless a Party disapproves such price pursuant to its rights under paragraph 6(b) of this Article."

3. Third Country Price Filings

The United States delegation stated that its authorities will make every effort not to approve short notice tariff filings by third country carriers proposing to exercise price leadership in the establishment of fares between the United States and the Philippines.

4. Ground Handling Services

The United States delegation expressed its concern that each United States airline be permitted to exercise its rights under Article 8 of the Agreement to perform ground handling services for itself and for any other United States airlines in the Philippines. The Philippine delegation gave assurances that United States airlines will be permitted to continue exercising these rights. It stated that it will investigate U.S. carrier concerns, inform appropriate Philippine officials of U.S. airlines' rights under the Agreement, and confirm its assurances in writing to the U.S. delegation chairman.

5. Continental/Air Micronesia Operations

The U.S. delegation expressed concern that Continental/Air Micronesia would have administrative difficulties if it were not permitted to operate on Route 1 under this name. The Philippine delegation agreed that its authorities would issue a permit in the name of Continental/Air Micronesia. The delegations reaffirmed that each Party is permitted to designate only one airline to operate on Route 1. It was understood also that the issuance of an operating permit in the name of Continental/Air Micronesia does not give any operating authority to Continental Air Lines.

6. Section 126 of the Philippine Corporation Code

The two delegations discussed Section 126 of the Philippine Corporation Code which requires certain foreign firms doing business in the Philippines to deposit securities with the Philippine Securities and Exchange Commission. The Chairman of the Philippine delegation stated that he had discussed this matter with the Chairman of the Philippine Securities and Exchange Commission and that further discussions between the airlines and the SEC will be held to determine whether this requirement is applicable to foreign airlines operating in the Philippines.

7. Standard Ticketing Plan

The Philippine Chairman stated that the Philippine Government is considering implementing a Standard Ticketing Plan. When asked for its views, the United States delegation could not concur a priori in a plan for which it did not have full information. The United States Chairman stated that a principal concern of the United States is that its airlines have the ability to market freely their services in accordance with the terms of the Air Transport Agreement.

8. Future Consultations

The delegations agreed that representatives of their governments should be prepared to meet semi-annually to discuss aviation developments.

For the Delegation of the Government of the United States of America:

JAMES FERRER, JR.
Chairman
U.S. Delegation

For the Delegation of the Government of the Republic of the Philippines:

LEON H. TIANSAY
Chairman
Philippine Delegation

Ia

October 3, 1980

Dear Mr. Ferrer:

It is the understanding of the Government of the Philippines that the Government of the United States of America will designate Air Micronesia or another Pacific regional airline (which does not operate scheduled air services between Saipan, Palau or Guam, on the one hand, and Hawaii and/or the U.S. mainland, on the other) to operate on Route 1 as specified in the Memorandum of Understanding and in Annex I to the Air Transport Agreement which we have initialed today.

In the event that the Government of the United States of America is unable to designate Air Micronesia or another Pacific regional airline (as referred to above) to operate on Route 1, then it is understood and agreed that the said route for the airlines of our two countries will be deleted from the Memorandum of Understanding and from Annex I to the Air Transport Agreement.

I would be grateful for your confirmation of the above understanding.

Sincerely,

LEON H. TIANSAY

Acting Chairman
Philippine Delegation
Mr. James Ferrer, Jr.
Chairman United States Delegation

IIa

October 3, 1980

Dear Mr. Tiansay,

This is in reference to your letter of October 3, 1980 the text of which reads as follows:

[See note Ia]

I have the honor to confirm that the above letter correctly sets forth our understanding on this matter.

Sincerely,

JAMES FERRER, JR.
Chairman
United States Delegation

Mr. Leon H. Tiansay
Vice Chairman
Philippine Delegation

Ib

October 3, 1980

Dear Mr. Ferrer:

On the basis of our bilateral discussions in Washington from September 29 to October 3, 1980, it is the understanding of the Government of the Philippines that either Party may impose expiry dates on the following passenger prices for travel originating in its own territory:

(a) For any price in effect on October 26, 1980, which is less than 80 percent of the appropriate index fare level, an expiry date no earlier than April 30, 1981, may be imposed provided that such action is taken on or before November 26, 1980; and

(b) For any price which, due to adjustment of the index fare level, becomes less than eighty percent of that Index, a Party may impose an expiry date of not less than 180 days, provided that, in the case of the United States, such action is taken within thirty days of that index adjustment and, in the case of the Philippines, such action is taken within thirty days of notice from the U.S. Government through diplomatic channels to the Philippine aeronautical authorities of the index adjustment; and

(c) For any price which comes into effect pursuant to the provisions of paragraph 6(b) of Article 12 of the Agreement, an expiry date of not less than one year from the effective date of such price may be imposed provided that such action is taken within thirty days after the price is filed.

It is our further understanding that nothing in this letter or in Article 12 of the Agreement is intended to prevent airlines from filing any price with a shorter expiry period. Nothing in this letter or in Article 12 of the Agreement is intended to preclude either Party from postponing an expiry date it has imposed, provided it notifies the airlines concerned at least 60 days before the existing expiry date takes effect.

I would be grateful for your confirmation of the above understanding.

Sincerely yours,

LEON H. TIANSAY
Acting Chairman
Philippine Delegation

Mr. James Ferrer, Jr.
Director
Office of Aviation
Department of State
Washington, D.C. 20520

IIb

October 3, 1980

Dear Mr. Tiansay:

This is in reference to your letter of October 3, 1980 the text of which reads as follows:

[See note Ib]

I have the honor to confirm that the above letter correctly sets forth our understanding on this matter.

Sincerely,

JAMES FERRER, JR.
Chairman
United States Delegation

Mr. Leon H. Tiansay
Vice Chairman
Philippine Delegation

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

Le Secrétaire d'État au Ministre des affaires étrangères des Philippines

DÉPARTEMENT D'ÉTAT WASHINGTON

Le 16 septembre 1982

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre les États-Unis et les Philippines relatif aux transports aériens paraphé ad referendum le 3 octobre 1980 à Washington D. C., ainsi qu'au Mémorandum d'application provisoire signé le 3 novembre 1980 à Manille par des représentants dûment autorisés de nos deux gouvernements.

Je me réfère également au Mémorandum de consultation ci-joint en date du 9 juillet 1982, signé à Washington par nos mêmes représentants autorisés.

Conformément audit Mémorandum de consultation en date du 9 juillet 1982, j'ai l'honneur de proposer que la présente note à laquelle est joint l'Accord de transports aériens et votre note en réponse constitueront un accord visant à l'entrée en vigueur, à compter de la date de votre note en réponse à la présente note, de l'Accord de transports aériens, tel que modifié et/ou complété par le Mémorandum de consultation en date du 9 juillet 1982.

Je saisis cette occasion, etc.

[GEORGE P. SHULTZ]

À Son Excellence
Monsieur Carlos P. Romulo
Ministre des affaires étrangères des Philippines

II

Le Ministre des affaires étrangères des Philippines au Secrétaire d'État

RÉPUBLIQUES DES PHILIPPINES MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, MANILLE

Le 16 septembre 1982

Monsieur le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date du 16 septembre 1982 ainsi libellée :

[Voir note I]

En réponse, je désire vous faire savoir que la proposition qui figure à la note ci-avant est acceptable à mon gouvernement et votre note et ses pièces jointes d'une part et la présente réponse d'autre part constituent un accord entraînant la mise en vigueur à compter de ce jour de l'Accord relatif aux transports aériens tel que modifié et/ou complété par le Mémorandum de consultation en date du 9 juillet 1982.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Ministre des affaires étrangères,
CARLOS P. ROMULO

À l'honorable George P. Shultz
Secrétaire d'État

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République des Philippines,

Désireux d'encourager un système de transport aérien international fondé sur une compétition juste, équitable et constructive entre leurs entreprises de transport aérien sur le marché, conformément aux dispositions du présent Accord;

Désireux de faciliter le développement des possibilités du transport aérien international;

Désireux de faciliter pour les entreprises de transport aérien la possibilité d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs un ensemble de services aux meilleurs prix qui ne soient pas des prix de bradage ou anti-économiques ou discriminatoires et qui ne constituent pas un abus d'une position dominante et désireux d'encourager les entreprises de transport aérien à mettre au point et à appliquer des prix novateurs et compétitifs;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le plus haut niveau de sécurité et réaffirmant leur vive préoccupation concernant les actes ou les menaces à l'égard de la sécurité des aéronefs qui compromettent la sécurité des personnes et des biens et ont des effets défavorables sur l'exploitation du transport aérien tout en minant la confiance du public quant à la sécurité de l'aviation civile;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944; et

Désireux de conclure un nouvel Accord concernant le transport aérien régulier;

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne les États-Unis, du Civil Aeronautics Board ou du Department of Transportation selon leurs juridictions respectives ou des organismes leur succédant et, en ce qui concerne la République des Philippines, le Conseil de l'aviation civile ou toute personne ou entité autorisée à exercer les fonctions qui sont actuellement confiées audit Conseil;

b) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, ses annexes et tout amendement y relatif;

c) L'expression "transport aérien" s'entend de toute activité exercée par un aéronef affecté au transport public de passagers (et de leurs bagages), de marchandises ou du courrier, séparément ou simultanément, moyennant rémunération ou location;

d) Le terme "au-delà" désigne tout point situé dans un pays tiers qu'un vol provenant du pays d'origine d'une entreprise d'une Partie dessert entre les escales effectuées sur le ter-

ritoire de l'autre Partie. Ainsi, si une entreprise des États-Unis exploite une route États-Unis-Philippines-Corée-Philippines-États-Unis, la Corée est considérée comme étant le point "au-delà";

e) L'expression "service mixte" désigne tout service régulier transportant des passagers et des marchandises moyennant rémunération ou location;

f) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend : i) tout amendement y relatif qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 a), de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties contractantes;

g) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qu a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

h) Le terme "intermédiaire" désigne un point desservi à l'occasion d'un vol entre le pays d'origine d'une entreprise d'une Partie et un point situé sur le territoire de l'autre Partie. Ainsi, sur une route États-Unis-Tokyo-Taipei-Philippines-Taipei-Tokyo-États-Unis, Tokyo et Taipei sont des points intermédiaires;

i) Le terme "prix" désigne :

i) Tous tarifs, taux ou prix appliqués par les entreprises de transport aérien, y compris leurs représentants, ainsi que les conditions régissant la disponibilité de tels tarifs, taux ou prix;

ii) Les frais et conditions de services y compris notamment la configuration des sièges et d'autres arrangements, les services en cours de vol et d'autres commodités accessoires associées au transport du trafic; et

iii) Les sommes perçues par les entreprises de transport aérien aux auxiliaires de ce transport

pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne;

j) L'expression "arrêt à des fins non commerciales" s'entend d'une escale effectuée à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers (et de leurs bagages), de marchandises et de courrier en transport aérien;

k) Le terme "escale" désigne une interruption délibérée et intentionnelle par un passager d'un vol d'une durée de plus de 24 heures en un point situé entre le lieu d'origine et le lieu de destination;

l) Le terme "territoire" désigne les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie contractante;

m) L'expression "droits de circulation" s'entend du droit de transporter des passagers (et leurs bagages), des marchandises et du courrier entre des points autorisés par le présent Accord;

n) L'expression "droits d'utilisation" désigne la somme perçue des entreprises pour l'utilisation des installations aéroportuaires, de voies aériennes ou des installations relatives à la sécurité aéroportuaire et à la navigation aérienne.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation du transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir; et

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est considérée comme conférant à une entreprise de transport aérien de l'une des Parties le droit de participer au transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Eu égard à sa législation et à ses politiques, chaque Partie aura le droit :

a) De désigner jusqu'à cinq entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter des services réguliers mixtes ou uniquement de marchandises sur les routes 2 et/ou 3 de l'annexe I;

b) De désigner une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter des services mixtes ou uniquement de marchandises sur la route I de l'annexe I;

c) De retirer ou de modifier lesdites désignations. Ces désignations seront communiquées à l'autre Partie par écrit par la voie diplomatique et elles devront préciser la catégorie de transport ainsi que la route que l'entreprise compte exploiter.

Si une entreprise de transport aérien exploite à la fois en services mixtes et uniquement pour le transport de marchandises, ladite entreprise devra bénéficier de deux désignations pour pouvoir effectuer de telles exploitations distinctes.

2. Dès réception d'une désignation et de demandes présentées dans la forme et de la manière prescrite par l'entreprise de transport aérien désignée aux fins d'autorisations d'exploitation ainsi que des autorisations techniques, l'autre Partie accorde les permissions et autorisations appropriées dans un délai de 60 jours, à condition que :

a) Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'aura désignée ou de ressortissants de cette Partie ou des deux;

b) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes; et

c) La Partie qui a désigné l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (sécurité).

Article 4. Révocation des autorisations

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie :

a) Lorsqu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ne se trouve pas entre les mains de la Partie ou de ressortissants de cette Partie;

b) Lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 du présent Accord; ou

c) Lorsque l'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes visées à l'article 6 (Sécurité).

2. À moins que des mesures immédiates ne s'avèrent nécessaires pour prévenir le non-respect des alinéas b) et c) du paragraphe 1 ci-avant, les droits recounus au présent article ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

Article 5. Application des lois

1. À l'entrée sur le territoire d'une Partie, pendant le séjour et à la sortie dudit territoire, la législation et la réglementation relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs doivent être respectées par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

2. À l'entrée sur le territoire d'une Partie, pendant le séjour et à la sortie dudit territoire, les lois et règlements relatifs à l'entrée et à la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de sécurité de l'aviation, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, de la réglementation postale) devront être respectés par ou pour le compte des passagers, des équipages ou des marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

Article 6. Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît comme valides aux fins de l'exploitation du transport aérien visée par le présent Accord, les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et les licences émis ou validés par l'autre Partie et encore en vigueur, à condition que les exigences pour l'obtention de tels certificats ou licences correspondent aux normes minimales établies en vertu de la présente Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valides aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut exiger la tenue de consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ainsi que d'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de la tenue de telles consultations, une des Parties juge que l'autre Partie n'assure pas efficacement le maintien et l'application de normes et d'exigences dans ces domaines qui concernent les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien

qui sont tout au plus équivalentes aux normes minimales qui peuvent être établies en vertu de la Convention, elle avise l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise ou à des entreprises désignées par l'autre Partie au cas où cette autre Partie ne prendrait pas les mesures appropriées en temps opportun.

Article 7. Sécurité de l'aviation

Chaque Partie :

1. Réaffirme son engagement à agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Exige des exploitants d'aéronefs immatriculés par elle qu'ils se conforment sans faillir aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Accorde à l'autre Partie toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs, de sabotage d'aéronefs, d'aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute menace à la sécurité de l'aviation; elle considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour protéger contre une menace précise les aéronefs et les passagers de ladite Partie et, lorsque des menaces de détournement ou de sabotage d'aéronefs, d'aéroports ou de facilités de navigation aérienne se produisent, elle assiste l'autre Partie en facilitant les échanges qui ont pour objectif de mettre fin rapidement et sans danger à ces incidents.

Article 8. Exploitation commerciale

1. Sous réserve du principe de non-discrimination prévu à la législation et à la réglementation de l'autre Partie, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent établir des bureaux sur le territoire de ladite autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie relatives à l'accès, à la résidence et à l'emploi, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent faire venir et maintenir sur le territoire de l'autre Partie un personnel chargé de la gestion et de la vente ainsi qu'un personnel technique et opérationnel de même que des spécialistes nécessaires à la prestation du transport aérien.

3. Chaque entreprise désignée aura le droit d'effectuer ses propres opérations au sol sur le territoire de l'autre Partie. Sous réserve de la législation et de la réglementation de l'autre Partie, si l'entreprise désignée ne souhaite pas effectuer elle-même ces opérations, il lui sera loisible d'avoir recours à un agent qui sera choisi parmi la concurrence pour effectuer les

opérations. Celles-ci comprennent l'enregistrement des passagers et des bagages, l'entretien (la mécanique, le nettoyage de la cabine, les services et les réparations), les services de la passerelle (aire de stationnement) pour les marchandises, la planification des vols, l'expédition, l'approvisionnement en carburant, la réception et la livraison des marchandises, leur embarquement et leur débarquement, l'entreposage, le passage en douane, la rédaction des documents relatifs aux passagers et aux marchandises et les services de restauration. Sous réserve de restrictions physiques résultant des besoins sécuritaires d'un aéroport :

a) Dans la limite autorisée par la législation de l'autre Partie, les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à posséder ou à louer d'un locateur autorisé, l'espace requis pour l'exécution des services au sol;

b) i) Les entreprises de transport aérien des États-Unis seront autorisées à exécuter des services au sol pour le compte de toute entreprise de transport aérien battant pavillon des États-Unis; et

ii) Les entreprises de transport aérien désignées des Philippines seront autorisées à exécuter des services au sol pour le compte de toute entreprise de transport aérien battant pavillon des Philippines et de trois entreprises de transport aérien battant pavillon autre que celui des États- Unis; et

c) Les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à fournir leur propre équipement ou elles pourront procéder à la location d'équipement auprès d'autres entreprises ou offrir la location à celles-ci ou auprès d'agents ouverts à la concurrence pour des services liées à la passerelle (aire de stationnement) pour les marchandises transportées. Les services au sol seront disponibles sur une base d'égalité et non-discriminatoire pour toutes les entreprises de transport aérien.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des services de transport aérien directement sur le territoire de l'autre Partie et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de représentants commerciaux. Chaque entreprise désignée aura le droit de vendre de tels services et toute personne aura le droit d'acheter ces services, dans la monnaie du territoire ou, sous réserve de la législation et de la réglementation internes, dans toute autre monnaie librement convertible.

5. Chaque entreprise désignée de l'une des Parties aura le droit à tout moment de convertir et de transférer dans son propre pays les revenus locaux en excès des sommes déboursées localement. Chaque conversion et chaque transfert seront autorisés sans délai conformément à la législation et à la réglementation des changes internes au taux de change applicable aux transactions courantes.

Article 9. Droits de douane et taxes

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie, leur équipement normal, carburant et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, leurs provisions de bord (y compris sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et spiritueux, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers en quantités limitées durant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement par

les entreprises désignées dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs consacrés au transport aérien international sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, d'impôts fonciers et d'impôts sur le capital, de droits de douane, droits d'accise, taxes à l'importation ainsi que de droits et charges imposés par les autorités nationales ne résultant pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exonérés, sur une base de réciprocité, de taxes, droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournies, de la manière suivantes :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés pendant une partie du voyage au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

b) Les équipements au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien ou à la réparation des aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie exploités en service aérien international; et

c) Les carburants, lubrifiants et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des parties et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il pourra être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également aux cas où les entreprises désignées de l'une des Parties ont conclu avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exemptions accordées par l'autre Partie, des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Chaque Partie s'efforcera d'obtenir pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et de courtoisie, une exemption d'impôts, de droits, de charges et de frais imposés par l'État, les autorités régionales et locales sur les postes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, de même qu'une exemption de toute redevance relative aux carburants en transit, dans les circonstances décrites au présent article, sauf dans la mesure où ces charges sont perçues au titre du coût d'une prestation de services.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie seront équitables, raisonnables et perçues sur une base non discriminatoire.

2. Les services et les installations seront fournis en tenant compte de leur efficacité et de leur caractère économique. Un préavis raisonnable sera fourni avant toute modification apportée aux redevances d'usage. Chaque Partie s'engage à encourager des consultations entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage sur son territoire et les entreprises de transport aérien de l'autre Partie utilisant les services et les installations. Elle encourage les autorités responsables de la perception et les entreprises de transport aérien à procéder à des échanges d'informations qui s'avéreraient nécessaires pour permettre une évaluation du caractère raisonnable de redevances.

Article 11. Concurrence équitable

1. Chaque Partie veille à assurer aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de faire concurrence, dans des conditions équitables et égales, en ce qui concerne le transport aérien international visé par le présent Accord.

2. Dans le cadre de sa juridiction, chaque Partie prend les mesures appropriées pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques compétitives déloyales portant atteinte à la position compétitive des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Aucune des Parties ne peut imposer unilatéralement des restrictions au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité du service ou au(x) type(s) d'aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'autre Partie sauf dans la mesure où cela pourrait s'avérer nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales répondant à des conditions d'uniformité compatibles avec l'article 15 de la Convention.

Article 12. Prix

1. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Partie permettra que les prix du transport aérien établis par chaque entreprise de transport aérien soient fondés sur des considérations commerciales liées à la situation du marché. Ni l'une ni l'autre des Parties ne pourra agir de façon unilatérale pour éviter la fixation ou le maintien de tout prix proposé ou perçu par les entreprises de l'une ou l'autre des Parties en contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des Parties, à moins qu'une telle initiative ne soit conforme aux dispositions du présent article. Les Parties n'interviendront que pour :

a) Protéger les consommateurs contre des pratiques discriminatoires ou des prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une situation de monopole; et

b) Protéger les entreprises contre des prix artificiellement bas ou non rentables.

2. Chaque Partie peut exiger que les prix des entreprises de transport aérien de l'autre Partie se proposent d'appliquer à destination ou en provenance de son territoire soient notifiés à ses autorités aéronautiques ou déposés auprès d'elles. La notification ou le dépôt par les entreprises des deux Parties ne peuvent être exigés plus de 60 jours avant la date d'application envisagée. Dans certains cas, la notification ou le dépôt peuvent bénéficier d'un délai plus court que celui normalement exigé.

3. a) Si l'une ou l'autre Partie devait se montrer en désaccord avec les prix proposés ou perçus par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie en contrepartie d'un transport

aérien international entre le territoire des Parties, elle notifie à l'autre Partie les raisons de son désaccord aussitôt que possible. Dans le cas où il s'agit d'un prix envisagé, cette signification doit être faite à l'autre Partie dans un délai de 30 jours après la réception de la notification ou le dépôt du prix. L'une ou l'autre Partie peut alors demander l'ouverture de consultations qui se tiendront dès que possible, et dans tous les cas pas plus tard que 30 jours après la réception de la demande;

b) Si l'une ou l'autre Partie devait se montrer en désaccord avec les prix proposés ou perçus par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie en contrepartie d'un transport aérien international entre le territoire de la première Partie et un pays tiers, elle en informe à l'autre Partie les raisons de son désaccord dans un délai de 30 jours suivant la réeeption de la notification ou du dépôt du prix. Toutefois, s'agissant de questions résultant des dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 5 du présent article, l'une ou l'autre des Parties peut demander l'ouverture de consultations qui se tiendront dès que possible et dans tous les cas pas plus tard que 30 jours suivant la réception de la demande;

c) Si l'une ou l'autre Partie devait se montrer insatisfaite des prix proposés ou perçus par une entreprise de transport aérien d'un pays tiers en contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des parties, elle notifie à l'autre Partie les raisons de son désaccord dans un délai de 30 jours suivant la réception de la notification ou du dépôt du prix.

4. Si les Parties parviennent à un accord concernant le prix faisant l'objet du désaccord, chacune des Parties procède sans tarder à l'application dudit accord. Si les Parties ne parviennent pas à un tel accord, le prix s'appliquera à moins que le désaccord d'une Partie ne concerne ses droits en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 6 du présent article.

5. Aucune des Parties ne peut empêcher :

a) Une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties d'aligner son prix sur un prix plus concurrentiel proposé ou perçu sur le marché en contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des Parties;

b) Une entreprise de transport aérien d'une Partie d'aligner son prix sur un prix inférieur ou plus concurrentiel proposé ou perçu sur le marché en contrepartie d'un transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers; et

c) Une entreprise de transport aérien d'un pays tiers d'aligner son prix sur un prix plus concurrentiel proposé ou perçu sur le marché la contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des Parties à condition que le pays tiers ait accordé des droits réciproques aux entreprises de transport aérien des deux Parties.

Aux fins du présent article, le terme "aligner" s'entend du droit de fixer en temps opportun, si nécessaire en ayant recours à des procédures expéditives, un prix identique ou sensiblement similaire pour un acheminement direct par plusieurs compagnies ou par la même compagnie, nonobstant les différences concernant la distance, les conditions imposées en matière d'itinéraire, d'aller et retour, de correspondance ou de la nature des services y compris la configuration et le type d'aéronefs; ou un prix combinant plusieurs tarifs pour arriver à un tel prix.

6. S'agissant de mesures unilatérales prises par une Partie pour empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur de tout prix passager proposé ou perçu par les entreprises de transport

aérien de l'une ou l'autre Partie en contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des Parties :

a) Aucune des Parties ne peut prendre des mesures lorsque le prix correspond à 80 % du prix indexé tel que défini à l'annexe II;

b) Il est loisible à l'une ou l'autre des Parties de prendre des mesures à condition que le prix soit inférieur à 80 % du niveau approprié du prix indexé mais uniquement en ce qui concerne le trafic dont le premier point de l'itinéraire (tel que démontré au document autorisant le transport aérien) est situé sur son propre territoire.

7. Aucune des Parties ne peut prendre des mesures unilatérales visant à prévenir l'instauration ou le maintien d'un prix marchandises proposé ou perçu par une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties aux fins d'un transport entre les territoires des Parties.

Article 13. Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment faire une demande de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débuteront le plus tôt possible mais au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande. Les deux Parties sont conscientes de l'avantage qu'il y a à préparer et à présenter au cours des consultations tous renseignements pertinents susceptibles d'appuyer leurs positions de manière à faciliter la prise de décisions solidement étayées, rationnelles et économiques. Si, à la suite de telles consultations, des révisions de l'Accord s'avèrent nécessaires, celles-ci seront confirmées par voie de notes diplomatiques.

Article 14. Règlement des différends

1. Sauf ceux qui peuvent découler de l'article 12 (Prix), tout différend s'élevant dans le cadre du présent Accord et de l'annexe II qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations pourra, si les Parties en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme qu tranchera la question. Si les Parties ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera créé de la manière suivante :

a) Dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nommera un arbitre. Dans un délai de 60 jours à compter de la date de leur nomination, lesdits arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitres, qui sera le président du tribunal arbitral;

b) Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner dans un délai de 30 jours l'arbitre ou les arbitres requis. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions qui ne sera pas récusé pour une raison identique sera chargé de la désignation.

3. À moins que les Parties n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral définira le domaine de sa juridiction en conformité des dispositions du présent Accord et établira ses propres procédures. Sur instruction du tribunal et à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné pour déterminer précisément les questions qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et adopter les procédures spécifiques qui seront appliquées.

4. À moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie soumettra un mémoire dans une délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le troisième arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre des Parties ou de son propre gré, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours suivant la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6. Les Parties pourront faire une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence rendue dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle elle aura été prise, et ces éclaircissements seront donnés dans un délai de 15 jours à compter d'une demande à cet effet.

7. Chaque Partie s'engage à appliquer, dans toute la mesure permise par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal arbitral.

8. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les Parties. Toute dépense encourue par le Président de la Cour internationale de Justice à la suite des procédures prévues au paragraphe 2 b) du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

Article 15. Dénonciation

Si l'une des Parties devait souhaiter mettre fin au présent Accord, elle le fera en notifiant par écrit l'autre Partie de sa décision par la voie diplomatique. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale à l'endroit où la notification aura été reçue) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie à moins que ladite notification ne soit révoquée d'un commun accord avant cette dernière date.

Article 16. Accords multilatéraux

Au cas ou un accord multilatéral accepté par les deux Parties et traitant de toute question visée au présent Accord devait entrer en vigueur, le présent Accord sera modifié de manière à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 17. Enregistrement

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature et remplacera l'Accord intérimaire relatif aux services de transport aérien en date du 10 août 1974.

ANNEXE I

Services aériens réguliers

Section 1

Les entreprises de transport aérien désignées en vertu de la présente annexe seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux 1) entre les points sur les routes suivantes, et 2) entre des points sur des routes et des points dans des pays tiers par des points sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise.

A. Routes des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis :

1. Depuis Palau, Saipan et Guam aux Philippines et retour (1).

2. Depuis les États-Unis(2) par des points intermédiaires aux Philippines et au-delà(3).

3. Depuis le États-Unis(2) par des points intermédiaires aux Philippines et au-delà(4).

B. Routes des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des Philippines :

1. Des Philippines à Palau, Saipan et Guam et retour(5).

2. Des Philippines par des points intermédiaires à Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles et cinq points(6) aux États-Unis à choisir par la République des Philippines et au-delà vers trois pays à choisir(7) par la République des Philippines.

3. Des Philippines par des points intermédiaires à Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles et cinq points(6) aux États-Unis à choisir par le Gouvernement des Philippines et au-delà(8).

Section 2

Chaque entreprise désignée pourra, à sa discrétion exploiter ses vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux et ce sans restriction en matière de direction ou de géographie; desservir des points sur les routes sans ordre déterminé et s'abstenir de faire escale dans un point ou des points quelconques en dehors du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise, sans pour autant perdre un droit quelconque concernant le transport de trafic autorisé en vertu du présent Accord.

Notes de bas de page

(1) Tous les vols exploités sur cette route doivent débuter à Palau, Saipan ou Guam.

(2) Le terme "États-Unis" comprend les 50 États ainsi que tous les territoires et possessions et autres territoires sur lesquels les États-Unis exerce leur juridiction en matière d'aviation internationale.

3 Les activités de transport aérien entre les Philippines d'une part et Singapour, Abou Dhabi, Koweït, Karachi, Arabie saoudite, Iraq, République arabe d'Égypte, Italie, Grèce, France, Allemagne, Suisse et Royaume-Uni d'autre part, ne comprennent pas le droit d'embarquer ou de débarquer un trafic à revenu local ou d'escale. Les activités entre les Philippines et l'Australie ne comprennent pas le droit d'embarquer ou de débarquer un trafic à revenu local; le droit d'embarquer ou de débarquer le trafic d'escale.

4 Route réservée aux activités marchandises.

5 Tous les vols exploités sur cette route doivent débuter aux Philippines. Les droits d'escale sont autorisés à Belau, Saipan et Guam .

6 Avec option de modifier les points choisis moyennant un préavis de 60 jours. Les droits d'escale sont autorisés à Guam, Honolulu, San Francisco, Los Angeles et les cinq points aux États-Unis à choisir par la République des Philippines.

7 Avec option de modifier les pays choisis moyennant un préavis de 180 jours.

8 Route réservée aux activités marchandises.

ANNEXE II

Indice des prix

Les Parties conviennent que l'indice du niveau des prix visés à l'article 12 sera fondé sur le Standard Foreign Fare Level applicable au 1er octobre 1980 tel qu'établi par le Civil Aeronautics Board pour chaque marché de villes couplées États-Unis-Philippines. L'indice du niveau des prix fera l'objet d'un ajustement au moins quatre fois par année de façon à refléter l'évolution des coûts des entreprises de transport aérien. Cette évolution des coûts sera celle que publie le Civil Aeronautics Board des États-Unis en se fondant sur son enquête "Standard Foreign Fare Level" relative aux tarifs des transports.

MÉMORANDUM DE CONSULTATION

(9 juillet 1982)

Des délégations représentant les Gouvernements des États-Unis d'Amérique et la République des Philippines se sont réunies à Washington D. C. du 6 au 9 juillet 1982 dans le but de préciser l'application formelle de l'Accord relatif aux transports aériens paraphé au mois d'octobre 1980. La liste des membres des délégations est jointe. Les délégations sont convenues que leurs gouvernements procéderaient à l'échange de notes diplomatiques nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord annexé au présent Mémorandum à compter du 1er septembre 1982. Les délégations sont également convenues que certaines réserves à l'Accord, indiquées ci-après, seraient appliquées pendant une période de deux ans à compter de la date de l'entrée en vigueur de l'Accord. Les délégations sont convenues qu'au cours de cette période de deux ans, les Parties se réuniraient périodiquement dans le but d'évaluer les activités exercées aux termes de l'Accord afin de déterminer s'il y a lieu d'apporter des adaptations mutuellement convenues à l'Accord.

1. Application de l'Accord

Les réserves suivantes seront applicables jusqu'au 31 août 1984 alors que l'Accord et ses annexes entreront en vigueur dans leur totalité à moins qu'il n'en soit décidé autrement par les Parties.

Exploitation des routes 1 et 2

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 11 de l'Accord, chaque Partie aura le droit d'exploiter :

A) La route 1 en ayant exclusivement recours à des aéronefs à fuselage étroit et ce jusqu'au 31 août 1984;

B) La route 2 en ayant recours à 18 vols mixtes aller et retour par semaine jusqu'au 31 août 1984.

Désignations

Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 3 de l'Accord, chacune des Parties ne pourra désigner plus de trois entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation de la route 2 et d'une seule entreprise aux fins de l'exploitation de la route 3, et ce jusqu'au 31 août 1984.

Anticipation des droits

Nonobstant ces dispositions, si une entreprise désignée de la République des Philippines exploite quatre services aériens réguliers vers ou en provenance des États-Unis via le Japon, et ce avant le 31 août 1984, les réserves ci-avant au présent Accord deviendront caduques et toutes les dispositions de l'Accord relatif aux transports aériens et à ses annexes s'appliquent immédiatement.

2. Prix

Les délégations sont convenues que les paragraphes 3 et 4 de l'article 12 de l'Accord relatif aux transports aériens ci-joint devraient être modifiés. Les autres éléments de l'article 12 ne sont pas modifiés. Les nouveaux textes desdits paragraphes sont les suivants :

"3. a) Si l'une ou l'autre des Parties est insatisfaite d'un prix proposé ou appliqué par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie en contrepartie d'un transport aérien international entre les territoires des Parties, elle notifie à l'autre Partie les raisons de son désaccord. Dans le cas où il s'agit d'un prix proposé, cette notification doit être adressée à l'autre Partie dans un délai de 30 jours suivant la réception de la notification ou le dépôt du prix. Si la Partie qui présente la notification de désaccord ne réclame pas de consultations, le prix s'appliquera tel que proposé à moins qu'une Partie désapprouve ledit prix en raison de ses droits en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 6 du présent article. Si la Partie qui notifie réclame des consultations, celles-ci se tiendront dès que possible et au plus tard dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Si la Partie notifiée refuse de procéder aux consultations dans le délai prescrit, il est loisible à la Partie en désaccord de différer l'application du prix proposé;

"b) Si l'un ou l'autre des Parties est en désaccord avec un prix proposé ou appliqué par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie pour le transport aérien international entre le territoire de la première Partie et un pays tiers, elle notifie l'autre Partie des raisons qui motivent son désaccord dans un délai de 30 jours suivant la réception de la notification ou du dépôt du prix. En pareil cas, il est loisible à la Partie qui notifie de désapprouver unilatéralement le prix proposé ou appliqué par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie. Toutefois, en ce qui concerne les questions résultants des dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 5 du présent article, l'une ou l'autre des Parties peut réclamer des consultations qui auront lieu dès que possible et en tout état de cause au plus tard dans les 30 jours suivant réception de la demande;

"c) Si l'une ou l'autre des Parties s'avère insatisfaite de tout prix proposé ou appliqué par une entreprise de transport aérien d'un pays tiers aux fins d'un transport aérien international entre les territoires des Parties, elle notifie l'autre Partie des raisons de son mécontentement dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la notification ou du dépôt du prix. Dans le cas d'un prix directeur proposé par une entreprise d'une tierce Partie, la Partie qui notifie peut désapprouver unilatéralement le prix proposé ou réclamé par l'entreprise du pays tiers.

"4. Les consultations visées au présent article peuvent être formelles ou informelles et il peut y être procédé au moyen d'un échange de vues téléphonique (confirmé ultérieurement par écrit) ou par des échanges écrits transmis par lettre, câble, télégramme, note diplomatique ou autres moyens écrits. Si les Parties parviennent à un accord concernant un prix pour lequel une notification d'insatisfaction aura été communiquée, chaque Partie se conforme sans tarder aux dispositions dudit accord. S'il s'avère que les Parties ne sont pas en mesure de parvenir à un accord, le prix s'appliquera à moins qu'une Partie ne désapprouve ledit prix conformément à ses droits en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 6 du présent article."

3. Dépôt de prix par un pays tiers

La délégation des États-Unis a indiqué que ses autorités s'efforceront d'éviter l'approbation de dépôts de tarifs à bref délai effectués par des entreprises de pays tiers qui visent à réaliser des prix directeurs entre les États-Unis et les Philippines.

4. Services au sol

La délégation des États-Unis exprime le v u que chacune des entreprises de transport aérien des États-Unis soient autorisées à exercer, en vertu de l'article 8 de l'Accord, ses droits à assurer les services au sol pour elles-mêmes et pour toutes autres entreprises de transport aérien des États- Unis aux Philippines. La délégation des Philippines a donné son assurance que les entreprises de transport aérien des États-Unis seront autorisées à maintenir l'exercice de ces droits. Elle a indiqué qu'elle examinerait les préoccupations des transporteurs des États-Unis tout en informant les autorités philippines compétentes des droits des entreprises de transport aérien des États-Unis en vertu du présent Accord. Ces assurances seront confirmées par écrit au Président de la délégation des États-Unis.

5. Activités de Continental/Air Micronesia

La délégation des États-Unis a exprimé sa préoccupation concernant les difficultés administratives éventuelles auxquelles aurait à faire face Continental/Air Micronesia si cette entreprise n'était pas autorisée à exploiter la route 1 en son propre nom. La délégation des Philippines a indiqué que ses autorités émettront un permis au nom de la Continental/Air Micronesia. Les délégations ont confirmé que chaque Partie n'était autorisée à désigner qu'une seule entreprise de transport aérien aux fins de l'exploitation de la route 1. Il a été également entendu que l'émission d'un permis d'exploitation à la Continental/Air Micronesia n'entraînait pas un droit d'exploitation en faveur de Continental Air Lines.

6. Section 126 du Code de coopération philippin

Les deux délégations se sont penchées sur la section 126 du Code de coopération philippin qui exige de certaines entreprises étrangères exerçant une activité aux Philippines qu'elles versent dcs valeurs auprès de la Commission des opérations de bourse des philippines. Le Président de la délégation des Philippines a indiqué qu'il avait abordé cette question avec le Président de la Commission des opérations de bourse et que des discussions plus poussées entre la Commission et les entreprises de transport aérien auraient lieu dans le but de déterminer si cette obligation était en fait applicable aux entreprises de transport aérien étrangères exerçant une activité aux Philippines.

7. Plan de billetterie uniforme

Le Président de la délégation des Philippines a déclaré que le Gouvernement envisage la mise en place d'un plan de billetterie uniforme. En réponse à certaines questions, la délégation des États- Unis ne pouvait s'associer a priori à un plan au sujet duquel elle manquait d'informations. Le Président de la délégation des États-Unis a indiqué que la principale préoccupation des États-Unis concernait la possibilité pour ses entreprises de vendre librement leurs services conformément aux dispositions de l'Accord de transport aérien.

8. Consultations ultérieures

Les délégations sont convenues que les représentants de leurs gouvernements devraient prévoir des réunions semestrielles pour traiter de l'évolution de la situation en matière d'aviation civile.

Pour la délégation du Gouvernement des États-Unis d'Amérique :
Le Président de la délégation des Etats-Unis,

JAMES FERRER, JR.

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

LEON H. TIANSAY
Le 9 juillet 1982

Ia

Le 3 octobre 1980

Monsieur le Président,

Le Gouvernement des Philippines considère que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique désignera Air Micronesia ou une autre entreprise régionale de transport aérien (qui n'assure pas de services de transport aérien réguliers entre Saipan, Belau ou Guam d'une part et Hawaii et/ou le continent des États-Unis d'autre part) aux fins de l'exploitation de la route I tel que prévu au Mémorandum d'accord et à l'annexe I à l'Accord relatif aux transports aériens que nous avons paraphé aujourd'hui.

Au cas où le Gouvernement des États-Unis d'Amérique ne serait pas en mesure de désigner Air Micronesia ou une autre entreprise de transport aérien locale (tel qu'indiqué ci-avant) aux fins de l'exploitation de la Route 1, il est entendu et convenu que ladite route destinée aux entreprises de transport aérien de nos deux pays sera rayée du Mémorandum d'accord et de l'annexe I à l'Accord relatif aux transports aériens.

J'apprécierais recevoir de vous la confirmation de ce qui précède.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Président par intérim de la délégation des Philippines,
LEON H. TIANSAY

À Monsieur James Ferrer, Jr.
Président
Délégation des États-Unis

IIa

Le 3 octobre 1980

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 3 octobre 1980 ainsi libellée :

[Voir note Ia]

J'ai l'honneur de vous confirmer que votre lettre reflète correctement notre accord en cette matière.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Président dc la délégation des États-Unis d'Amérique,
JAMES FERRER, JR.

À Monsieur Leon H. Tiansay
Président par intérim de la délégation des Philippines

Ib

Le 3 octobre 1980

Monsieur le Président,

En s'appuyant sur nos consultations bilatérales tenues à Washington du 29 septembre au 3 octobre 1980, le Gouvernement des Philippines considère qu'il sera loisible à l'une ou d'autre des Parties d'imposer des dates d'expiration aux prix suivants exigés des passagers aux fins d'un transport débutant sur son propre territoire :

a) Dans le cas de tout prix qui, à la date du 26 octobre 1980, s'avère inférieur de 80 % par rapport à l'indice du niveau des prix approprié, une date d'expiration qui ne soit pas antérieure au 30 avril 1981 peut être imposée sous réserve que cette mesure soit prise le 26 novembre 1980 ou avant cette date;

b) Dans le cas de tout prix qui, en raison de l'ajustement de l'indice du niveau des prix, devient inférieur de 80 % de cet indice, une Partie peut imposer une date d'expiration qui ne soit pas inférieure à 180 jours, sous réserve que, dans le cas des États-Unis, cette mesure soit prise dans les 30 jours de cet ajustement de l'indice et, dans le eas des Philippines, cette mesure soit prise dans les 30 jours suivant la notification par le gouvernement des États-Unis par la voie diplomatique, aux autorités aéronautiques philippines de l'ajustement de l'indice;

c) Dans le cas de tout prix qui entre en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 6 de l'article 12 de l'Accord, une date d'expiration d'au moins une année à compter de la date d'entrée en vigueur dudit prix pourra être imposée sous réserve que cela soit fait dans les 30 jours suivants le dépôt du prix.

Nous considérons également qu'aucune disposition de la présente lettre ou de l'article 12 de l'Accord n'a pour objet de faire obstacle au dépôt du prix par les entreprises de transport aérien dans un délai d'expiration plus court. Aucune disposition de la présente lettre ou de l'article 12 de l'Accord ne vise à empêcher l'une ou l'autre Partie de reporter une date d'expiration qu'elle aura fixée pour autant qu'elle notifie les entreprises de transport aérien intéressées au moins 60 jours avant que la date d'expiration existante ne s'applique.

Je serais reconnaissant de recevoir de vous la confirmation de ce qui précède.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Président par intérim de la délégation philippine,
LEON H. TIANSAY

IIb

Le 3 octobre 1980

Cher monsieur,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 3 octobre 1980 ainsi libellée :

[Voir note Ib]

J'ai l'honneur de vous confirmer que la lettre ci-avant reflète correctement notre accord en cette matière.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Président de la délégation des États-Unis,
JAMES FERRER, JR.

À Monsieur Leon H. Tiansay
Vice-Président de la délégation philippine