

No. 47215

**New Zealand
and
Philippines**

Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of the Philippines on air services (with annex). Singapore, 20 November 2007

Entry into force: *22 April 2009 by notification, in accordance with article 19*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 9 March 2010*

**Nouvelle-Zélande
et
Philippines**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Philippines (avec annexe). Singapour, 20 novembre 2007

Entrée en vigueur : *22 avril 2009 par notification, conformément à l'article 19*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 9 mars 2010*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

Agreement

Between

the Government of New Zealand

and

the Government of the Republic of the Philippines

on

Air Services

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of the Philippines (hereinafter referred to as "the Contracting Parties");

Being parties of the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and other agencies performing civil aviation-related functions and in the case of New Zealand, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform, the functions now exercised by the said authorities;

(b) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

(e) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement to provide air services on the routes specified in the Annex thereto;

(f) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

(h) the term "territory", in respect of the Philippines, means the territory as defined in Article 1 of the 1987 Constitution of the Republic of the Philippines, and, in respect of New Zealand, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that the term "territory" shall exclude Tokelau.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while serving the routes specified in the Annex,

international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3

Designation and Authorisation

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

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorisations to commence the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorisations the airline may begin at any time to conduct the agreed services, in whole or in part provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently:

(a) in the event that they are not satisfied the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline;

(b) in the event that they are not satisfied effective control of that airline is vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

(c) in event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention; and

(d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws, regulations and rules referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Rules

1. The laws, regulations, rules and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules 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 airlines of the other Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Safety Standards, Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 14 of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew members, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party, or such other period as may be mutually determined. If, following such consultations,

the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be accepted by the aeronautical authorities of the Contracting Party that made the findings, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airlines designated by the other Contracting Party.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, each Contracting Party accepts that any aircraft operated by, or, where approved, on behalf of, an airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided such ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. If the aeronautical authorities of one Contracting Party, after carrying out a ramp inspection, find that:

- (a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; and/or

- (b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the aeronautical authorities of that Contracting Party may, for the purposes of Article 33 of the Convention and at their discretion, determine that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or its crew members had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. This same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

6. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right, without consultation, to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorisations of an airline of the other Contracting Party in the event the aeronautical authorities of the first Contracting Party conclude that immediate action is essential to the safety of airline operations.

7. Any action by the aeronautical authorities of one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference

forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provision of the:

- Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;
- Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;
- Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;
- Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991;

and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their

principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Contracting Party making such a request.

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

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 30 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of that Contracting Party. When required to do so by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 30 days.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of the services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting 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 by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other

Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 9

Principles Governing the Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity and equal capacity entitlement for the designated airlines of both Contracting Parties to conduct the agreed services on the routes specified in the Annex.
2. In conducting the agreed services, the designated airlines of both Contracting Parties shall consider the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services of the latter on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes. They shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor or capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements of true origin and destination traffic between the territories of the Contracting Parties.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of third countries, if so agreed by aeronautical authorities of both Contracting Parties, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, local and regional air services being taken into account; and

(c) the requirements of through airline operations.

5. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the conduct of the agreed services by the designated airlines.

6. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be jointly determined in accordance with the above-mentioned principles by the Contracting Parties.

Article 10

Tariffs

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.

2. The Contracting Parties shall permit the tariffs referred to in this Article to be developed by the designated airlines individually or, at the option of the airlines, through coordination with each other or with other airlines.

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least thirty (30) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made on a shorter notice.

4. Where any tariffs are required to be filed, they shall become effective only after their approval, as necessary, by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the event that the period for submission is reduced, as provided for in paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If the aeronautical authorities do not agree on any tariff submitted to them under the provisions of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

6. Where it is proposed that the aeronautical authorities of one or either of the Contracting Parties proposes to intervene in a tariff that has been filed, the primary objectives of such intervention shall be:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;

(c) protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect government subsidy; and

(d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

7. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points. Subject to the internal laws of the Contracting Parties, a designated airline of either Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on no less than fifteen (15) days' notice provided however, that a Contracting Party shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for services between the same points.

8. Except for tariffs with a specific period of validity, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until the new tariff has been established.

Article 11

Airline Representatives

1 The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 12

Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in freely convertible currencies, and to the same

extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

3. In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, a designated airline of a Contracting Party may enter into code-sharing or leasing arrangements. Code-sharing shall be limited to arrangements with designated airlines of the other Contracting Party.

4. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Subject to the internal laws of the Contracting Parties, airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

Article 13

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 14

Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request, through diplomatic channels, consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 16

Modification of Agreement

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into

force when they have been approved through the respective internal procedures of each Contracting Party and have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18
Registration

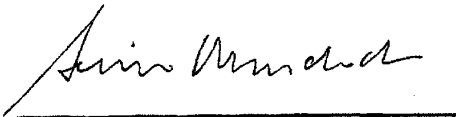
This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes stating that the respective internal procedures of each Contracting Party have been complied with.

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

Done in duplicate at Singapore on this 20th day of November, 2007
in the English language.



**FOR THE GOVERNMENT OF
NEW ZEALAND**



**FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF THE
PHILIPPINES**

Annex
Route Schedule

I. Routes for the designated airlines of New Zealand:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
a) Points in New Zealand	-	Manila	-
b) Points in New Zealand	-	Clark	1 point in China

II. Routes for the designated airlines of the Republic of the Philippines:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Philippines	1 point in SE Asia or Darwin	Auckland or Christchurch	-

Notes:

(a) The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the service on this route starts and terminates in the territory of that Contracting Party.

(b) The right of the designated airline of either Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of Third Parties shall be discussed and mutually decided upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Philippines (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux ouverts à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944,

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

Désireux de garantir au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République des Philippines, le Conseil d'aéronautique civil et d'autres agences s'acquittant de fonctions liées à l'aviation civile et dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministère en charge de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par ledit Ministère;

b) L'expression « services convenus » signifie les services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, conjointement ou séparément;

c) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements y relatifs;

d) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes;

e) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord afin de fournir des services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe à cet Accord;

f) Le terme « tarif » signifie le prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables à un transport du courrier;

g) Les expressions « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien », et « escale non commerciale », ont le sens que leur confère respectivement l'article 96 de la Convention; et

h) Le terme « territoire », dans le cas des Philippines, désigne le territoire tel que défini à l'article premier de la Constitution de 1987 de la République des Philippines, et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, a le sens que lui confère l'article 2 de la Convention, étant entendu que, le terme « territoire » exclut les îles Tokelau.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante :

- a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et
- c) Droit de faire des escales sur son territoire aux fins d'embarquer et de débarquer, dans le cadre de l'exploitation des routes indiquées dans l'annexe et en trafic international, des passagers, du fret et du courrier, conjointement ou séparément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, du fret et du courrier transportés à titre onéreux vers un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations appropriées pour commencer à fournir les services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées.

3. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien peut entamer à tout moment les services convenus, en totalité ou en partie, pour autant que l'entreprise satisfasse aux dispositions applicables du présent Accord, et en particulier que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

Article 4. Suspension, révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit de refuser l'autorisation visée à l'article 3 du présent Accord aux entreprises désignées par l'autre

Partie, d'annuler ou de suspendre cette autorisation ou d'imposer des conditions à titre provisoire ou permanent :

a) Si elles n'ont pas l'assurance que l'entreprise de transport aérien est constituée et qu'elle a son établissement principal sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée;

b) Si elles n'ont pas l'assurance que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains de la Partie contractante qui désigne l'entreprise, les ressortissants de cette Partie contractante ou les deux;

c) Si l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation ou par la réglementation que les autorités aéronautiques de cette Partie contractante appliquent normalement et à bon escient conformément à la Convention; et

d) Si l'entreprise n'exploite pas les services conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infraction aux dispositions des lois et règlements visés plus haut, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne pourront s'exercer qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 14 du présent Accord.

Article 5. Application des lois, règles et règlements

1. Les lois, règles, règlements et procédures d'une Partie contractante concernant l'admission, le séjour sur son territoire ainsi que le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée, au départ, ainsi que lors du séjour de ces aéronefs dans ledit territoire.

2. Au moment d'entrer, de séjourner dans ou de quitter le territoire de l'une des Parties contractantes, ses lois, règles et règlements et concernant l'admission sur son territoire et le départ dudit territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, au passage en douane, à la sécurité aérienne, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être observés par ou pour les passagers, les équipages ou le fret susmentionnés, transportés par les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

3. Aucune des Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à une autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et de ses autres règlements analogues.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire de l'une des Parties, et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne subissent qu'un simple contrôle. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes semblables.

Article 6. Normes, certificats et licences de sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et qui sont toujours valides, seront validés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes fixées par la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent néanmoins le droit de refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions d'octroi des licences ou certificats auxquels il est fait référence au paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise désignée ou dans le cas d'un aéronef utilisé dans le cadre de l'exploitation des services convenus, devait autoriser un écart par rapport aux normes minimales fixées par la Convention, et que cet écart ait été communiqué à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut solliciter des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article 14 du présent Accord afin de clarifier ce point.

3. Les consultations portant sur les normes et exigences de sûreté maintenues et appliquées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et les opérations des compagnies désignées seront organisées dans les quinze (15) jours de la réception d'une demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou dans un délai éventuellement déterminé mutuellement. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, ne maintiennent ou n'appliquent pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante reçoivent notification de telles constatations en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées. Le fait de ne pas prendre de mesures correctrices dans un délai de quinze (15) jours, ou toute autre période pouvant être acceptée par les autorités aéronautiques de la Partie contractante ayant tiré ces constatations constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou imposer des conditions sur les autorisations des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

4. En vertu de l'article 16 de la Convention, chaque Partie contractante accepte que tout aéronef opéré par, ou, lorsque cela est approuvé, pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, peut, lorsqu'il séjourne sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis à un examen par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur dudit aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (dénommé dans le présent article « inspection au sol »), pour autant qu'une telle inspection au sol ne retarde pas l'exploitation de l'aéronef de manière déraisonnable.

5. Si, à l'issue d'une inspection au sol, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes déterminent :

a) Qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies à l'époque conformément à la Convention; et/ou

b) Que l'application et la gestion des normes de sécurité établies à l'époque conformément à la Convention ne sont pas efficaces;

les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent, aux fins de l'article 33 de la Convention et à leur discrétion, estimer que les exigences sur la base desquelles les certificats ou licences concernant cet aéronef ou son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les exigences sur la base desquelles l'aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Elles pourront tirer une conclusion identique en cas de refus d'accès pour une inspection au sol.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit, sans consultation, de refuser, suspendre ou d'imposer des conditions pour les autorisations d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si les autorités aéronautiques de la première Partie contractante concluent que des mesures immédiates s'imposent pour assurer la sécurité des opérations aériennes.

7. Conformément aux paragraphes 3 ou 6 ci-dessus, toute action des autorités aéronautiques d'une Partie contractante est arrêtée dès que les motifs qui ont entraîné ladite mesure cessent d'exister.

Article 7. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait Partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent 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;

- La Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970;

- La Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971;

- Le Protocole complémentaire de Montréal pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988;

- La Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991;

et de toute autre convention multilatérale régissant la sécurité de l'aviation civile ayant force obligatoire pour les Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante accepte que de tels exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Chaque Partie contractante prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, le fret et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir l'application de mesures spéciales de sécurité en cas d'une menace particulière.

5. Chaque Partie examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instituer des mesures administratives réciproques qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations, sur le territoire de l'autre Partie, des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait ladite demande.

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. En cas d'absence d'accord satisfaisant sur les questions en cause dans les 30 jours de l'introduction de cette demande, l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie contractante pourra être refusée, annulée, limitée ou subordonnée à certaines conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, une des Parties pourra prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 30 jours.

Article 8. Droits de douane et autres taxes

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour assurer des services aériens internationaux de même que leurs équipements normaux, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, de taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises et de toutes taxes ou redevances qui sont : 1) imposées par les autorités nationales, et 2) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été embarqués à bord;

b) L'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de l'entretien, de la maintenance ou de la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;

c) Le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été embarqués à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 9. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté et la capacité d'exploiter dans des conditions égales et équitables les services convenus sur les routes indiquées en annexe.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes prendront en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services convenus que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être étroitement adaptés au besoin du public en matière de transport sur les routes indiquées; ils devront viser essentiellement à fournir à un coefficient de charge normal une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible de l'origine et de la destination réelles de ce trafic transporté entre les territoires des Parties contractantes.

4. Le transport de passagers, de fret et de courrier, embarqués et déchargés en des points des routes indiquées, situés sur le territoire de pays tiers s'effectuera, si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes le décident d'un commun accord, conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et

c) Aux exigences de l'exploitation de services directs.

5. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes détermineront conjointement les modalités de l'application pratique des principes énoncés aux paragraphes précédents du présent article pour l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

6. Les Parties contractantes détermineront conjointement la capacité totale devant être fournie pour l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées conformément aux principes énoncés ci-dessus par les Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties contractantes seront établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la classe de service et, s'il y a lieu, les tarifs des autres entreprises qui desservent en totalité ou en partie les routes indiquées dans l'annexe.

2. Les Parties contractantes autorisent les entreprises de transport aérien désignées à développer individuellement les tarifs visés dans le présent article ou, au choix des entreprises, par le biais d'une coordination mutuelle ou avec d'autres entreprises de transport aérien.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger le dépôt des tarifs appliqués pour un service convenu pour approbation (sous la forme de leur choix), auquel cas un tel dépôt doit être effectué au moins trente (30) jours avant la date effective proposée à moins que ces autorités ne consentent un délai plus court.

4. Lorsque les tarifs doivent être déposés, ils n'entrent en vigueur qu'après avoir été approuvés, au besoin, par les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Dans le cas prévu au paragraphe 3 ci-dessus, où le délai de soumission est réduit, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront décider d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification de leur désaccord.

5. Si les autorités aéronautiques ne s'entendent pas sur un tarif leur étant soumis en vertu des dispositions du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

6. Lorsqu'il est suggéré que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes propose d'intervenir sur un tarif ayant été soumis, une telle intervention visera essentiellement à :

- a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusives ou discriminatoires;
- b) Protéger les consommateurs contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs par suite de l'abus d'une position dominante;
- c) Protéger les compagnies de transport aérien dans la mesure où les tarifs sont artificiellement bas, en raison de l'attribution directe ou indirecte de subventions gouvernementales; et
- d) Protéger les compagnies de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas, lorsque certains éléments attestent de l'intention de supprimer la concurrence.

7. Les tarifs facturés par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'un État qui n'est pas une Partie contractante, doivent être approuvés respectivement par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et de tels État non contractants, pour autant, toutefois, que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'exige pas un tarif différent de leurs propres entreprises de transport aérien pour des services entre les mêmes points. Sous réserve des lois internes des Parties contractantes, une entreprise désignée de chaque Partie contractante soumettra de tels tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à leurs exigences. L'agrément de tels tarifs peut être retiré avec un préavis de quinze (15) jours minimum pour autant qu'une Partie contractante autorise l'entreprise de transport aérien désignée d'appliquer les mêmes tarifs que ceux de ses propres entreprises de transport aérien pour les services fournis entre les mêmes points.

8. Exception faite des tarifs ayant une période de validité spécifique, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent paragraphe reste en vigueur jusqu'à l'établissement du nouveau tarif.

Article 11. Représentation des entreprises

1. Toute entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera autorisée, sur la base de la réciprocité, à faire venir et à installer sur le territoire de l'autre Partie contrac-

tante ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique pour les besoins de l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée ou des entreprises de l'une des Parties contractantes, être couverts par son propre personnel ou en faisant appel à une autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer les services en question sur ce territoire.

3. Les représentants et les membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront assujettis aux lois et règlements de l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des Parties contractantes devra, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, les visas des visiteurs et les autres documents similaires aux représentants et aux personnels énoncés au paragraphe 1 du présent article.

Article 12. Activités commerciales et transferts de fonds

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura le droit de vendre des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents. Elle aura le droit de vendre ces titres, en devises librement convertibles; de même, toute personne pourra librement acheter ces titres de transport et s'acquittera du paiement en devises acceptées par l'entreprise.

2. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes excédant ses dépenses qui sont rapportées par le transport de passagers, de courrier et de fret sur le territoire de la première Partie.

3. Une entreprise aérienne désignée d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services de transport aérien international en vertu du présent Accord, conclure des accords de partage de code ou de location. Le partage de code sera limité à des accords avec des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante.

4. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. L'accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports sera accordé pour un tel fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne. Sous réserve de la législation interne des Parties contractantes, les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combi-

né par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Article 13. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, les états périodiques et autres documents statistiques normalement nécessaires pour vérifier la capacité correspondant aux services convenus.

Article 14. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre pour s'assurer de l'application et du bon respect des dispositions du présent Accord et aussi, si nécessaire, pour y apporter des modifications.

2. Chaque Partie contractante pourra demander, par la voie diplomatique, des consultations qui pourront avoir lieu oralement ou par correspondance et devront commencer dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long.

Article 15. Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, à moins que l'une ou l'autre ne le soumette à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une notification de l'autre Partie par la voie diplomatique de son intention de soumettre le différend à l'arbitrage, et le troisième arbitre sera nommé dans les soixante jours qui suivent la désignation des deux premiers arbitres. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un État tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Modification de l'Accord

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie. Ces consultations pourront avoir lieu soit oralement, soit par correspondance, et devront débiter dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux Parties ne conviennent d'un délai plus long. Toute modification ainsi adoptée entrera en vigueur lorsqu'elle aura été approuvée par les procédures internes respectives de chaque Partie contractante et confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord; cette décision devra être notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin douze (12) mois à compter de la réception par l'autre Partie de cette notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de cette notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après qu'elle l'aura été par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques stipulant que les procédures internes respectives de chaque Partie contractante ont été respectées.

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

FAIT à Singapour le 20 novembre en deux exemplaires en anglais.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

Pour le Gouvernement de la République des Philippines :

ANNEXE. TABLEAU DES ROUTES

I. Routes pour les entreprises désignées de Nouvelle-Zélande :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
a) Points en Nouvelle-Zélande	-	Manille	-
b) Points en Nouvelle-Zélande	-	Clark	1 point en Chine

II. Routes pour les entreprises désignées de la République des Philippines :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points aux Philippines	1 point en Asie du Sud-Est ou à Darwin	Auckland ou Christchurch	-

NOTES :

a) L'entreprise désignée d'une des Parties contractantes peut omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues, à condition que le service sur ces routes débute et se termine sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

b) Le droit de l'entreprise désignée d'une Partie contractante de transporter des passagers, de fret et du courrier entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire de parties tierces fera l'objet d'une discussion et d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.