

**No. 57487\***

---

**Switzerland  
and  
Philippines**

**Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the Republic of the Philippines relating to scheduled air services (with annex). Manila, 20 November 2018**

**Entry into force:** *provisionally on 20 November 2018 by signature and definitively on 14 June 2021 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *English and French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Switzerland, 30 September 2022*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Suisse  
et  
Philippines**

**Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens réguliers (avec annexe). Manille, 20 novembre 2018**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 20 novembre 2018 par signature et définitivement le 14 juin 2021 par notification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *anglais et français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Suisse, 30 septembre 2022*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS ]

**A G R E E M E N T**

**BETWEEN**

**THE SWISS FEDERAL COUNCIL**

**AND**

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

**RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**

PREAMBLE

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of the Philippines (hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

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

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

Have agreed as follows:

## **Article 1 Definitions**

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:
  - a) The term "Agreement" means the present Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;
  - b) The term "Annex" means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 20 of the present Agreement;
  - c) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
  - d) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation, and, in the case of the Philippines, the Civil Aeronautics Board, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
  - e) The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
  - f) The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
  - g) The term "specified route" means the routes specified in the Annex to this Agreement;
  - h) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in article 96 of the Convention;
  - i) The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;
  - j) The term "tariff" means the prices for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

- k) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
- 2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## **Article 2 Grant of Rights**

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
- 2. Subject to the provisions of the present Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
  - a) the right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
  - b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c) the right to embark and disembark, in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement, passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
  - d) the right to embark and disembark, in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement, passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.
- 3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 5 (Designation and Authorization) of the present Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
- 4. Nothing in the present Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to embark, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

### **Article 3 Exercise of Rights**

1. Each Contracting Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of frequency and capacity agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with article 15 of the Convention.
2. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the routes specified in the Annex to the present Agreement.

### **Article 4 Application of Laws and Regulations and Direct Transit**

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the designated airlines of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, 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 designated airlines of the

other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in paragraphs 1 to 3 of this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party or not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, border integrity, air piracy and smuggling of narcotic drugs and immigration control measures require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### **Article 5 Designation and Operating Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorisation, provided that:
  - a) in the case of an airline designated by Switzerland:
    - (i) the airline is incorporated and has its principal place of business in Switzerland; and
    - (ii) the airline holds a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by Switzerland; and
    - (iii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Switzerland;
  - b) in the case of an airline designated by the Philippines:
    - (i) substantial ownership and effective control of the designated airline is vested in its government, its nationals, or both; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Philippines;

- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
  - d) the standards set forth in Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety) are being maintained and administered.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that they are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines meet the conditions of paragraph 2 of this Article.
5. Having received the operating authorisation, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

#### **Article 6 Revocation and Suspension of Operating Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to temporarily or permanently revoke, suspend, limit or withhold the operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- a) in the case of an airline designated by Switzerland:
    - (i) the airline is not incorporated and does not have its principal place of business in Switzerland; or
    - (ii) the airline does not hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by Switzerland; or
    - (iii) the effective regulatory control of the airline is not exercised and maintained by Switzerland;
  - b) in the case of an airline designated by the Philippines:



- (i) the substantial ownership and effective control of the designated airline is not vested in its government, its nationals, or both; or
    - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Philippines;
  - c) the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
  - d) the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. The rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

#### **Article 7 Aviation Security**

1. In accordance 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 the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
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 Organisation and designated as Annexes to the Convention 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 of this Article 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 sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.
6. 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 consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

#### **Article 8 Aviation Safety**

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the

agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.
3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be grounds for the application of Article 6 of the present Agreement.
5. Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by, or under a lease arrangement, on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft 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.

- 7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that designated airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to ensure the safety of an airline operation.
- 9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### **Article 9 Exemption of Duties and Taxes**

- 1. On arriving in the territory of the other Contracting Party, aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
- 2. There shall also be exemptions from the same duties and taxes, with exception of charges based on the cost of the service provided in respect of:
  - a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within

- the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- b) spare parts (including but not limited to engines or other necessary parts) and normal onboard equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party used in international air services;
  - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party engaged in international air services, 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;
  - d) the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal onboard equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
  4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines 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 provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.
  5. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

#### **Article 10 User Charges**

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

#### **Article 11 Commercial Activities**

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

4. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation. All airlines involved in code-share arrangements shall hold the appropriate route and traffic rights.

#### **Article 12 Leasing**

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement, which does not comply with Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety).
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

#### **Article 13 Intermodal Services**

1. Each designated airline may use intermodal transportation if approved by the aeronautical authorities of the respective Contracting Party.
2. Notwithstanding any other provision of the present Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation 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.
3. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, according with the internal legislation of each country.

#### **Article 14 Conversion and Transfer of Revenues**

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion

to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

#### **Article 15 Tariffs**

1. Tariffs charged for air services operated under the present Agreement may be freely established by the designated airline(s).
2. Each Contracting Party may require notification to, or, in case the national law of a Contracting Party requires it, filing for approval with its aeronautical authorities, of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.
3. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:
  - a) the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
  - b) the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
  - c) the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
4. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request.
5. In case of any serious disagreement regarding the provisions on tariffs, the dispute settlement mechanism foreseen in Article 19 shall apply.

#### **Article 16 Time-table Submission**

1. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of



the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Contracting Party no less than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least fifteen (15) days before operating such flights.

#### **Article 17 Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

#### **Article 18 Consultations**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

#### **Article 19 Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President

of the Council of the International Civil Aviation Organisation to proceed with the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

#### **Article 20 Modifications**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification shall enter into force when the Contracting Parties will have notified each other of the fulfilment of their legal procedures.
2. Modifications to the Annex of the present Agreement may, after consultation, be directly agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or any person or body authorised to exercise this function. Any modifications so agreed shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and will enter into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.
3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

#### **Article 21 Termination**

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the

notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.

**Article 22 Registration**

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation, by the Contracting Party in which territory the present Agreement or an amendment thereto was signed or as agreed by the Contracting Parties.

**Article 23 Entry into Force**

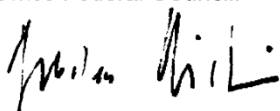
The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and suspend the application of the Agreement relating to Air Services between Switzerland and the Republic of the Philippines, dated 8 March 1952. It enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other by the exchange of diplomatic notes the fulfilment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements. The date of entry into force shall be the date of the last notification.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement relating to Air Services between Switzerland and the Republic of the Philippines, dated 8 March 1952.

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

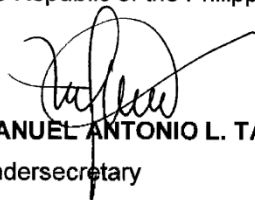
DONE in duplicate at Manila on this 20<sup>th</sup> day of November 2018 in the English and French languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the  
Swiss Federal Council:



**ANDREA REICHLIN**  
Ambassador

For the Government of  
the Republic of the Philippines:



**MANUEL ANTONIO L. TAMAYO**  
Undersecretary

**A N N E X**  
**ROUTE SCHEDULES**

**I. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:**

<b>Points of Departure</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>Points in the Philippines</b>	<b>Points beyond the Philippines</b>
Points in Switzerland	Any points*	Any points	Any points*

**II. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of the Philippines:**

<b>Points of Departure</b>	<b>Intermediate points</b>	<b>Points in Switzerland</b>	<b>Points beyond Switzerland</b>
Points in the Philippines	Any points*	Any points	Any points*

\*The designated airline(s) of both Contracting Parties may exercise Fifth Freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points only if the Contracting Parties have expressly authorised the exercise of such rights, and in any case, only in accordance with such restrictions or limitations as may have been agreed to by the Contracting Parties.

**NOTES:**

The designated airlines of the Contracting Parties have the right to operate to points in the territory of the other Contracting Party separately, or in combination on the same flight (co-terminalisation), provided that no traffic rights are exercised except for own stop-over traffic.

Each designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve intermediate and beyond points and the designated points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points; and
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

[ TEXT IN FRENCH – TEXTE EN FRANÇAIS ]

**A C C O R D**

**ENTRE**

**LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES**

**RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS**

## PRÉAMBULE

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République des Philippines (ci-après dénommés «Parties contractantes»);

Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux;

Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

sont convenus de ce qui suit:



## **Article 1 Définitions**

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement, le terme:
  - a. «Accord» signifie le présent Accord, son Annexe et leurs amendements éventuels;
  - b. «Annexe» signifie l'annexe au présent Accord ou telle qu'amendée conformément aux dispositions de l'art. 20 du présent Accord;
  - c. «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties contractantes;
  - d. «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et, dans le cas des Philippines, le Conseil de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;
  - e. «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie contractante a désignées et autorisées conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services convenus;
  - f. «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;
  - g. «routes spécifiées» signifie les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord;
  - h. «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention;
  - i. «territoire» d'un État a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;
  - j. «tarif» signifie le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que ses conditions d'application, notamment les commissions et autres rémunérations additionnelles au titre des services d'agence ou de vente de transport, mais n'englobe pas la rémunération du transport de courrier ni les conditions y afférentes;
  - k. «redevances d'usage» signifie les redevances imposées aux entreprises de

transport aérien par les autorités compétentes, ou que celles-ci permettent de leur imposer, pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations et services de navigation aérienne ou d'installations de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe à moins qu'il en ait été expressément convenu autrement.

## **Article 2 Octroi de droits**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans les tableaux de l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:
  - a du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
  - b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
  - c. du droit d'embarquer et de débarquer, sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante;
  - d. du droit d'embarquer et de débarquer, sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.
3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées en vertu de l'art. 5 (Désignation et autorisation d'exploitation) du présent Accord jouiront également des droits spécifiés à l'al. 2, let. a. et b. du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre compensation sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.
5. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

### **Article 3 Exercice des droits**

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché, sous réserve des dispositions relatives à la fréquence ou à la capacité convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, au nombre de destinations ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.
2. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord.

### **Article 4 Application des lois et de la réglementation et transit direct**

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées

de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante ou qu'ils le quittent, les passagers, équipages ou marchandises des entreprises désignées de l'autre Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation applicables sur ce territoire relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages ou marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale).
3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnées aux al. 1 à 3 du présent article.
4. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

#### **Article 5 Désignation et autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par les voies diplomatiques.
2. Sous réserve des dispositions des al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire, à condition que
  - a. dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:

- (i) l'entreprise de transport aérien soit constituée et ait son principal établissement en Suisse, et
    - (ii) soit titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité délivrée par la Suisse, et que
    - (iii) la Suisse exerce et maintienne le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;
  - b. dans le cas d'une entreprise désignée par les Philippines:
    - (i) une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains du gouvernement des Philippines, de ressortissants des Philippines, ou des deux à la fois, et que
    - (ii) les Philippines exercent et maintiennent le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;
  - c. l'entreprise de transport aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante examinant la ou les demandes, et que
  - d. les normes visées aux articles 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité) soient maintenues en vigueur et appliquées.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées à l'al. 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la preuve que les entreprises de transport aérien remplissent les conditions de l'al. 2 du présent article.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

## **Article 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer, de suspendre, de limiter ou de

refuser, à titre temporaire ou permanent, l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

- a. dans le cas d'une entreprise désignée par la Suisse:
    - (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas constituée, ni n'a son principal établissement en Suisse, ou si
    - (ii) elle n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité délivrée par la Suisse, ou si
    - (iii) la Suisse n'exerce pas, ni ne maintient le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;
  - b. dans le cas d'une entreprise désignée par les Philippines:
    - (i) une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ne sont pas entre les mains du gouvernement des Philippines, de ressortissants des Philippines, ou des deux à la fois, ou si
    - (ii) les Philippines n'exercent pas, ni ne maintiennent le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;
  - c. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et la réglementation de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si
  - d. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.
2. Les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et à la réglementation.

## **Article 7 Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire 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 1er mars 1991, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises

pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

#### **Article 8 Sécurité**

1. Chaque Partie contractante reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus visés dans le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.
2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.
3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.
4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que



l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte des entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
  - a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
  - b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de

préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existant, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour garantir la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.
9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

#### **Article 9 Exonération des droits et taxes**

1. A l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.
2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:
  - a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
  - b. les pièces détachées (y compris mais non exclusivement les moteurs ou d'autres pièces nécessaires) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées 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 des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;
  - d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et des marchandises.
3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.
4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.
5. Lorsqu'il existe une entente particulière entre les Parties contractantes à l'effet d'éviter une double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cette entente l'emportent.

#### **Article 10 Redevances d'usage**

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine

économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.
3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

#### **Article 11 Activités commerciales**

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.
2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.
3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises désignées ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.
4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit

de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises désignées de chaque Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée. Toutes les entreprises de transport aérien impliquées dans les accords de partage de code doivent détenir les droits de route et de trafic appropriés.

#### **Article 12 Location**

1. Une Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).
2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

#### **Article 13 Services intermodaux**

1. Chaque entreprise désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques de la Partie contractante respective.
2. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transports de marchandises des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables.
3. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, conformément à la législation interne de chaque pays.

#### **Article 14 Conversion et transfert des recettes**

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

#### **Article 15 Tarifs**

1. Les tarifs perçus pour les services aériens exploités en vertu du présent Accord peuvent être librement établis par la ou les entreprises désignées.
2. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés à ses autorités aéronautiques ou, si les lois internes d'une Partie contractante l'exige, soient soumis à l'approbation desdites autorités.
3. Sans limiter l'application dans chaque Partie contractante des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:
  - a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
  - b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
  - c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.
4. Aucune des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête.
5. En cas de grave désaccord au sujet des dispositions relatives aux tarifs, le mécanisme de règlement des différends visé à l'art. 19 s'applique.

### **Article 16 Approbation des horaires**

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les horaires envisagés soient notifiés à ses autorités aéronautiques par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Il en sera de même pour toute modification de ces horaires.
2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins quinze (15) jours avant l'exécution des vols.

### **Article 17 Statistiques**

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

### **Article 18 Consultations**

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

### **Article 19 Règlement des différends**

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, est soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage.
2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si, dans un

délai de soixante (60) jours après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.
4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du présent article.

#### **Article 20 Modifications**

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement, après consultation, entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou toute personne ou organisme autorisés à exercer cette fonction. Toute modification ainsi convenue s'appliquera provisoirement à partir de la date où elle a été convenue et entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties contractantes.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord sera amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 21 Dénonciation**

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.



2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord des Parties contractantes avant la fin de cette période.
3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

## **Article 22 Enregistrement**

Le présent Accord et toutes les modifications dudit Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le présent Accord ou un amendement ultérieur a été signé ou conformément à ce qui a été convenu entre les Parties contractantes.

**Article 23 Entrée en vigueur**

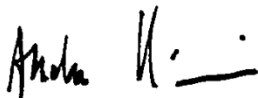
Le présent Accord s'appliquera provisoirement à partir de la date de sa signature et suspend l'application de l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la République des Philippines conclu le 8 mars 1952. Il entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront mutuellement notifié par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités légales relatives à la conclusion et à l'entrée en vigueur des accords internationaux. La date de l'entrée en vigueur sera la date de la dernière notification.

A son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la République des Philippines conclu le 8 mars 1952.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Manille, le 20 novembre 2018 en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:



**ANDREA REICHLIN**

Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la  
République des Philippines:



**MANUEL ANTONIO L. TAMAYO**

Undersecretary

**A N N E X E**  
**TABLEAUX DE ROUTES**

**I. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:**

<b>Points de départ</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points aux Philippines</b>	<b>Points au-delà des Philippines</b>
Points en Suisse	Des points quelconques*	Des points quelconques	Des points quelconques*

**II. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Philippines peuvent exploiter des services aériens:**

<b>Points de départ</b>	<b>Points intermédiaires</b>	<b>Points en Suisse</b>	<b>Points au-delà de la Suisse</b>
Points aux Philippines	Des points quelconques*	Des points quelconques	Des points quelconques*

\*La ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer des droits de trafic de 5<sup>e</sup> liberté sur des points intermédiaires et/ou ultérieurs uniquement lorsque les Parties contractantes ont expressément autorisé l'exercice de ces droits et, dans tous les cas, uniquement dans le respect des restrictions ou limitations qui ont pu être convenues entre les Parties contractantes.

**NOTES:**

Les entreprises désignées des Parties contractantes auront le droit de desservir des points dans le territoire de l'autre Partie contractante séparément ou en combinaison sur le même vol (*co-terminalisation*), à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé, sauf pour leur propre trafic avec arrêt intermédiaire (*own stop-over*) sur les routes internationales.

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix :

1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points intermédiaires, des points ultérieurs et des points désignés sur le territoire des Parties contractantes;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques, et
5. transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que le service desserve un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.