

No. 9866

**PHILIPPINES
and
DENMARK**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Oslo on
8 May 1969**

Authentic text: English.

Registered by the Philippines on 4 September 1969.

**PHILIPPINES
et
DANEMARK**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Oslo le 8 mai 1969**

Texte authentique: anglais.

Enregistré par les Philippines le 4 septembre 1969.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHI-
LIPPINES ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU
DANEMARK

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

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³ tous deux ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

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

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République des Philippines, du Conseil de l'aéronautique civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Conseil ou des fonctions analogues et, en ce qui concerne le Royaume du Danemark du Ministère des travaux publics, et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions analogues;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe audit Accord;
- c) Le terme « territoire », appliqué à une Partie contractante, s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, le mandat ou l'administration de ladite Partie contractante;

¹ Entré en vigueur le 30 mai 1969, date de l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des formalités requises à cet effet de la part de chacune des Parties contractantes, conformément à l'article 17.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et p. 217; vol. 418, p. 161, et vol. 514, p. 209.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

- 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 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à la Convention ou à ses annexes vertu des articles 90 et 94 de la Convention;
- e) Les expressions « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;
- f) L'expression « services convenus » s'entendent tous services aériens réguliers exploités sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord.

Article 2

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

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire des escales aux points de ladite route indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points indiqués.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3

1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise qui sera chargée d'exploiter les services convenus.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante, agissant par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de

remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, d'une manière qui n'est pas incompatible avec les dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise, suspendre ou retirer à une entreprise la permission d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou imposer à une entreprise les conditions d'exercice des droits énoncés dans ladite permission d'exploitation qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci.

5. L'exercice des droits accordés dans la permission d'exploitation pertinente visée au paragraphe 2 du présent article sera assujéti aux pouvoirs réglementaires des autorités aéronautiques des Parties contractantes afin d'assurer l'application des dispositions pertinentes des articles 7 et 8 du présent Accord par lesdites autorités.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 ou imposer à l'entreprise les conditions d'exercice de ces droits qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ou ne conformera pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; il est entendu toutefois que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

1. Les aéronefs utilisés sur les services convenus par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des appareils et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée par l'autre Partie, et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation des services convenus, bénéficieront, de la part de la première Partie contractante, de l'exemption des mêmes droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes imposés sur son territoire à

l'exception des taxes correspondant à des prestations de services, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés lors du survol du territoire de la Partie contractante sur lequel ils auront été introduits ou pris à bord. Il pourra être exigé que les articles visés ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douanier.

3. Les exemptions accordées en vertu du présent article peuvent être assujetties à l'observation des formalités particulières normalement applicables dans le territoire de la Partie contractante qui les octroie.

Article 5

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

Article 6

Chaque Partie contractante s'engage à assurer à l'autre Partie le libre transfert en dollars des États-Unis, au taux de change officiel en vigueur au moment du transfert, des excédents de recettes réalisés sur son territoire par l'entreprise désignée de l'autre Partie à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, les dispositions de cet accord s'appliqueront.

Article 7

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie, et ces aéronefs s'y conformeront à l'entrée, à la sortie et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises se trouvant à bord des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douanes et de quarantaine, s'appliqueront à l'entrée, à la sortie, et pendant le séjour dans les limites du territoire de la première Partie.

Article 8

Afin de réaliser et de maintenir l'équilibre entre la capacité des services aériens indiqués et les besoins du public en matière de transport aérien, tels qu'ils

sont déterminés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, il est convenu de ce qui suit :

1. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante aura la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus pour le transport du trafic entre les territoires des deux Parties;
2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas affectuer indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route;
3. Les services de transport aérien assurés par l'entreprise désignée par chaque Partie contractante sur différentes sections des routes aériennes indiquées ou sur des tronçons de celles-ci devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport aérien et aux intérêts en matière de trafic des entreprises intéressées qui sont prévus dans le présent Accord;
4. Les services assurés par une entreprise désignée sur les routes indiquées auront pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande du trafic entre le pays dont ladite entreprise est ressortissante et le pays de destination finale du trafic. Le droit de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante d'embarquer et de débarquer, en des points situés sur le territoire de l'autre Partie, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers situés sur les routes aériennes indiquées, devra être appliqué conformément aux principes généraux de développement méthodique auxquels les deux Parties contractantes souscrivent et aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :
 - a) Aux exigences du trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les pays de destination du trafic situés sur les routes aériennes indiquées;
 - b) Aux exigences de l'exploitation des services de long courrier;
 - c) Aux exigences du transport aérien dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 9

1. Les tarifs qu'appliquera l'entreprise d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (par exemple, les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur tout ou partie des routes indiquées.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises intéressées de chaque Partie

contractante, après consultation, lorsque cela paraîtra indiqué, des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur; dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre au sujet de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, il s'avère impossible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, au cours des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours visés au paragraphe 3 du présent article, une des Parties contractantes fait savoir à l'autre qu'elle n'approuve pas le tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

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

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 10

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

Article 11

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés seront reconnus par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol, de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrées à ses ressortissants ou validés par un autre État.

Article 12

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations. Les négociations commenceront dans les soixante (60) jours de la date où l'une des Parties aura reçu de l'autre une demande en ce sens.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième, qui assumera la présidence, étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que ce troisième arbitre ne sera pas un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Chaque Partie contractante désignera son arbitre dans un délai de deux (2) mois à compter de la date où l'une d'elles aura adressé à l'autre, par la voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné dans un délai de un (1) mois suivant ledit délai de deux (2) mois. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans les délais prévus, ou si les deux premiers arbitres ne parviennent pas à s'entendre sur le choix du troisième, chacune 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 ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et assumera la présidence du tribunal arbitral.

3. Sauf si les Parties contractantes en disposent autrement, le tribunal arbitral décidera de son siège et arrêtera son propre règlement intérieur.

4. Le tribunal arbitral s'efforcera de régler le différend par un vote unanime. Toutefois, si cela n'est pas possible, le différend sera réglé à la majorité des voix.

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

Article 13

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie. Ces consultations qui pourront avoir lieu à l'échelon des autorités aéronautiques et qui pourront se dérouler directement ou par correspondance commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications aux routes pourront être effectuées par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 14

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie omet d'en accuser réception, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

Si une convention multilatérale générale sur les transports aériens entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite Convention.

Article 16

Le présent Accord et toute modification dont il aura fait l'objet conformément à l'article 13 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

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

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernement respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT en deux exemplaires, en langue anglaise, à Oslo, le 8 mai 1969.

Pour le Gouvernement
de la République des Philippines :
R. S. BUSUEGO

Pour le Gouvernement
du Royaume du Danemark :
Eggert Adam KNUTH

A N N E X E

I. Routes à exploiter par l'entreprise désignée de la République des Philippines :

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>	<i>Point au-delà</i>
Manille	Bangkok New Delhi/Calcutta Karachi Téhéran Point en Afghanistan Point en Arabie Saoudite Point en RAU Beyrouth Athènes Rome Vienne Zurich/Genève Points en Allemagne Stockholm Oslo	Copenhague	Londres ou point en Europe

II. Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Royaume de Danemark :

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>	<i>Point au-delà</i>
Copenhague	Oslo Stockholm Points en Allemagne Zurich/Genève Vienne Rome Athènes Points en URSS Beyrouth Point en Arabie Saoudite Point en RAU Points en Iran Karachi Calcutta/New Delhi Bangkok	Manille	Tokyo

III. a) Sauf en ce qui concerne les points de départ et de destination, l'entreprise désignée pourra, lors de tous vols, supprimer tous points situés sur les routes indiquées dans la présente annexe. Les escales faites par l'entreprise désignées par une Partie contractante en des points situés en dehors du territoire de l'autre Partie, qui n'ont pas été inclus dans la présente annexe ne sont pas considérés comme constituant une modification à l'annexe. Toutefois, ladite entreprise ne pourra exercer de droits commerciaux entre lesdites escales et le territoire de l'autre Partie contractante.

b) Les entreprises désignées peuvent mettre fin à tout ou partie de leurs services dans le territoire de l'autre Partie contractante.