



CANADA

TREATY SERIES 1974 No. 18 RECUEIL DES TRAITÉS

AIR

TRANSPORT

Exchange of Notes between CANADA and the UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, May 8, 1974

In force May 8, 1974

AIR

TRANSPORTS

Échange de Notes entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 8 mai 1974

En vigueur le 8 mai 1974

43 279 400
6 3029487

43 202 086
6 1574759

ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE MODIFIANT L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LES DEUX PAYS SIGNÉ LE 17 JANVIER, 1966⁽¹⁾

I

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

Ottawa, le 8 mai 1974

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu entre les représentants du Gouvernement du Canada et du Gouvernement des États-Unis d'Amérique visant l'amélioration et l'expansion des routes aériennes entre nos deux pays, envisagées dans un échange de notes conclu au moment de la signature, le 17 janvier 1966, de l'Accord relatif aux transports aériens et de proposer, au nom du Gouvernement du Canada, que l'Accord susmentionné soit modifié comme il suit:

1. Supprimer les Tableaux I et II annexés à l'Accord et les remplacer respectivement par les Tableaux I et II ci-joints.

2. Supprimer le paragraphe a) de l'Article VI pour le remplacer par ce qui suit:

«a) Sur réception d'un avis de désignation provenant d'une Partie contractante et d'une demande formulée et présentée de la manière prescrite par une entreprise de transport aérien désignée, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont à ladite entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des Articles VII et IX et dans les plus brefs délais possibles, l'autorisation nécessaire à l'exploitation des services pour lesquels elle a été désignée en conformité du présent Accord.»

3. Supprimer le paragraphe b) de l'Article IX pour le remplacer par ce qui suit:

«b) Les autorités aéronautiques compétentes de chaque Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations portant sur les normes et les exigences en matière de sécurité qui sont maintenues et administrées par l'autre Partie contractante relativement aux installations aéronautiques, à l'exploitation, au personnel navigant et aux aéronefs. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques compétentes de l'une ou l'autre des Parties contractantes jugent que l'autre Partie contractante ne maintient et n'administre pas de façon efficace dans ces secteurs des normes et des exigences en matière de sécurité qui soient équivalentes ou supérieures aux conditions minima qui peuvent être établies en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, elles feront part à l'autre Partie contractante de leurs constatations et des mesures jugées nécessaires pour rendre

⁽¹⁾ Recueil des Traités 1966 N° 2.

Contracting Party will take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the technical authorization referred to in Article VI (a) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such authorization, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time."

4. Delete paragraph (b) of Article XIX and substitute therefor the following:

" 'Aeronautical authorities' shall mean, in the case of the United States of America, the Federal Aviation Administration with respect to the technical permission and safety standards and requirements referred to in Article IX (b), otherwise the Civil Aeronautics Board, and in the case of Canada, the Canadian Air Transportation Administration with respect to the technical permission and safety standards and requirements referred to in Article IX (b), otherwise the Canadian Transport Commission, or in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by those authorities."

I have also the honour to propose that, among the practices that both Governments should continue to recognize as encompassed by the Agreement is the following:

If the same airline is designated to operate more than one route, each of which has the same set of coterminals in the other country, such airline may carry traffic between these coterminals which transfers at one of the points from one flight, over one of the routes, to another flight over another of the routes, with or without a stopover.

If the foregoing is acceptable to your Government, I propose that this note, which is authentic in English and French, and your confirmatory reply thereto shall constitute an agreement which shall enter into force on the date of your reply.

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

MITCHELL SHARP
*Secretary of State
for External Affairs*

His Excellency the Honourable William J. Porter,
Ambassador of the United States of America,
Ottawa.

les normes et les exigences de l'autre Partie contractante en matière de sécurité au moins équivalentes aux normes minima qui peuvent être établies en vertu de ladite Convention, et l'autre Partie contractante prendra les mesures de redressement qui s'imposent. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou d'annuler l'autorisation technique visée au paragraphe a) de l'Article VI du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'assortir de conditions ladite autorisation advenant le cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures qui s'imposent dans un délai raisonnable.»

4. Supprimer le paragraphe b) de l'Article XIX et le remplacer par ce qui suit:

«'Autorités aéronautiques' désigne, dans le cas des États-Unis d'Amérique, la *Federal Aviation Administration* pour ce qui touche l'autorisation technique et les normes et les exigences en matière de sécurité précisées au paragraphe b) de l'Article IX ou, autrement, le *Civil Aeronautics Board* et, dans le cas du Canada, l'Administration canadienne des transports aériens pour ce qui touche l'autorisation technique et les normes et les exigences en matière de sécurité précisées au paragraphe b) de l'Article IX ou, autrement, la Commission canadienne des transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées à l'heure actuelle par ces autorités.»

J'ai également l'honneur de proposer que la pratique suivante compte parmi les pratiques que les deux Gouvernements devraient continuer de reconnaître comme étant comprises dans l'Accord:

Si la même entreprise de transport aérien est désignée pour exploiter plusieurs routes, chacune de ces routes ayant la même série d'aéroports coterminaux dans l'autre pays, ladite entreprise de transport aérien pourra transporter entre ces aéroports du trafic qui correspond à un des points d'un vol, sur une des routes, à un vol sur une autre route, avec ou sans escale.

Si ce qui précède rencontre l'agrément de votre Gouvernement, je propose que la présente Note, dont les versions anglaise et française font également foi, et votre réponse confirmative constituent un accord qui entrera en vigueur à la date d'envoi de votre réponse.

Veillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Le Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures
MITCHELL SHARP

Son Excellence l'Honorable William J. Porter,
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique,
Ottawa.

SCHEDULE I

An airline or airlines designated⁽¹⁾ by the Government of the United States of America shall have the right to operate air service on each of the air routes specified in this paragraph, in both directions, and to make scheduled landings in Canada at the points specified.

A. *Atlantic States Routes*

1. Boston-Montreal⁽²⁾
2. Boston-Toronto⁽²⁾
3. New York-Montreal/Ottawa
4. New York-Toronto
5. Albany/Burlington-Montreal
6. Philadelphia-Montreal
7. Philadelphia-Toronto
8. Pittsburgh-Toronto
9. Washington-Ottawa/Montreal⁽³⁾
10. Tampa/Miami-Montreal^{(2) (4)}
11. Tampa/Miami-Toronto^{(2) (4)}

B. *Great Lakes-East Routes*

1. Buffalo/Rochester-Montreal
2. Buffalo-Toronto⁽¹⁾
3. Erie-Toronto
4. Cleveland-Montreal^{(2) (5)}
5. Cleveland-Toronto^{(2) (6)}
6. Detroit-Montreal^{(2) (5)}
7. Milwaukee/Detroit-Toronto^{(2) (6)}
8. Chicago-Montreal^{(2) (4) (6)}
9. Chicago-Toronto^{(1) (2) (4)}
10. Duluth/Superior-Thunder Bay

C. *Great Lakes-West Routes*

1. Rochester-Toronto
2. Chicago/Minneapolis/St. Paul-Winnipeg/Edmonton-Anchorage⁽⁷⁾
3. Milwaukee/Duluth/Superior-Winnipeg
4. Chicago-Vancouver⁽⁶⁾

D. *Great Plains Routes*

1. Houston/Dallas/Ft. Worth-Calgary/Edmonton-Anchorage/
Fairbanks^{(7) (8)}
2. Houston/Dallas/Ft. Worth-Toronto/Montreal^{(5) (9)}
3. Denver/Great Falls-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
4. Bismarck/Minot-Winnipeg

TABLEAU DE ROUTES I

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées⁽¹⁾ par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur chacune des routes spécifiées dans le présent paragraphe et d'effectuer des escales régulières au Canada aux points spécifiés.

A. Routes des États de l'Atlantique

1. Boston-Montréal⁽²⁾
2. Boston-Toronto⁽²⁾
3. New York-Montréal/Ottawa
4. New York-Toronto
5. Albany/Burlington-Montréal
6. Philadelphie-Montréal
7. Philadelphie-Toronto
8. Pittsburgh-Toronto
9. Washington-Ottawa/Montréal⁽³⁾
10. Tampa/Miami-Montréal^{(2) (4)}
11. Tampa/Miami-Toronto^{(2) (4)}

B. Routes à l'est des Grands Lacs

1. Buffalo-Rochester-Montréal
2. Buffalo-Toronto⁽¹⁾
3. Erié-Toronto
4. Cleveland-Montréal^{(2) (5)}
5. Cleveland-Toronto^{(2) (6)}
6. Détroit-Montréal^{(2) (5)}
7. Milwaukee/Détroit-Toronto^{(2) (6)}
8. Chicago-Montréal^{(2) (4) (6)}
9. Chicago-Toronto^{(1) (2) (4)}
10. Tampa/Miami-Montréal^{(2) (4)}

C. Routes à l'ouest des Grands Lacs

1. Rochester-Toronto
2. Chicago/Minneapolis/Saint Paul-Winnipeg/Edmonton-Anchorage⁽⁷⁾
3. Milwaukee/Duluth/Superior-Winnipeg
4. Chicago-Vancouver⁽⁶⁾

D. Routes des Grandes Plaines

1. Houston/Dallas/Fort Worth-Calgary/Edmonton-Anchorage/Fairbanks^{(7) (8)}
2. Houston/Dallas/Fort Worth-Toronto/Montréal^{(5) (9)}
3. Denver/Great Falls-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
4. Bismarck/Minot-Winnipeg

E. Transcontinental Routes

1. Los Angeles-Toronto/Montreal^{(4) (5)}
2. San Francisco-Toronto/Montreal^{(4) (5) (10)}

F. Pacific States Routes

1. Los Angeles/San Francisco-Vancouver⁽²⁾
2. Los Angeles-Calgary/Edmonton^{(2) (6) (8)}
3. San Francisco-Calgary/Edmonton^{(2) (6) (8)}
4. Las Vegas-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
5. Spokane-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
6. Spokane-Vancouver
7. Seattle-Vancouver
8. Ketchikan-Prince Rupert
9. Juneau-Whitehorse
10. Fairbanks-Whitehorse
11. Fairbanks-Inuvik
12. Honolulu-Vancouver⁽⁴⁾

G. Intercontinental Routes

1. United States-Gander-Europe and beyond

Notes

⁽¹⁾ The Government of the United States may designate two airlines to serve Route B.2 and two airlines to serve Route B.9. More than one airline may be designated for any other route, subject to the prior agreement of the Government of Canada.

⁽²⁾ If, with regard to each of the pair of routes named in the first column below, the same United States airline is designated to operate both named pair of routes, each such pair of routes may be operated as though it were a combined route as described in the second column below, and such airline shall be entitled on this combined route to all the privileges accorded in the Agreement:

Routes A.1 and A.2	Boston-Montreal/Toronto
Routes A.10 and A.11	Tampa/Miami-Toronto/Montreal
Routes B.4 and B.5	Cleveland-Toronto/Montreal
Routes B.6 and B.7	Milwaukee/Detroit-Toronto/Montreal
Routes B.8 and B.9	Chicago-Toronto/Montreal
Routes F.1 and F.2	Los Angeles-Vancouver/Calgary/Edmonton
Routes F.1 and F.3	San Francisco-Vancouver/Calgary/Edmonton

⁽³⁾ On Route A.9, Washington may be served on any flight through any of the following airports at the option of the airline: National, Baltimore-Washington International, Dulles.

⁽⁴⁾ Notwithstanding the provisions of Article III(a) of the Agreement, additional traffic stops may not be made on Routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2, and F.12; provided, however, that this shall in no way preclude through services, without change of aircraft or flight number, to points in the United States behind the United States terminal(s) on any other route by airlines designated for such other route, even though such services would in effect constitute service between the United States terminal(s) and the Canadian terminal(s) of Routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2, and F.12.

⁽⁵⁾ Services on Route B.4, Route B.6, Route D.2, the Los Angeles-Montreal segment of Route E.1 and the San Francisco-Montreal Segment of Route E.2 shall not be inaugurated prior to April 29, 1979.

⁽⁶⁾ Services on Route B.5, the Milwaukee-Toronto nonstop segment of Route B.7, Route B.8, Route C.4, Route F.2, and Route F.3 shall not be inaugurated prior to April 25, 1976.

⁽⁷⁾ Flights operated on Routes C.2 and D.1 may terminate or originate at a named Canadian point or serve United States points at both ends and may carry transiting United States domestic traffic, as well as traffic which makes a stopover at a named Canadian point.

E. Routes transcontinentales

1. Los Angeles-Toronto/Montréal^{(4) (5)}
2. San Francisco-Toronto/Montréal^{(4) (5) (10)}

F. Routes des États du Pacifique

1. Los Angeles/San Francisco-Vancouver⁽²⁾
2. Los Angeles-Calgary/Edmonton^{(2) (6) (8)}
3. San Francisco-Calgary/Edmonton^{(2) (6) (8)}
4. Las Vegas-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
5. Spokane-Calgary/Edmonton⁽⁸⁾
6. Spokane-Vancouver
7. Seattle-Vancouver
8. Ketchikan-Prince Rupert
9. Juneau-Whitehorse
10. Fairbanks-Whitehorse
11. Fairbanks-Inuvik
12. Honolulu-Vancouver⁽⁴⁾

G. Routes intercontinentales

1. États-Unis-Gander-Europe et points situés au-delà.

Notes

⁽¹⁾ Le Gouvernement des États-Unis peut désigner deux entreprises de transport aérien pour desservir la route B.2 et deux entreprises de transport aérien pour desservir la route B.9. Il pourra désigner plus d'une entreprise de transport aérien pour toute autre route, sous réserve de l'approbation préalable du Gouvernement du Canada.

⁽²⁾ Si, à l'égard de chacune des routes jumelées mentionnées dans la première colonne ci-dessous, la même entreprise de transport aérien des États-Unis est désignée pour exploiter les routes jumelées mentionnées, chacune desdites routes jumelées pourra être exploitée comme si elle était une route combinée, tel qu'il est indiqué dans la deuxième colonne ci-dessous, et ladite entreprise de transport aérien aura droit, dans l'exploitation de cette route combinée, à tous les privilèges conférés par l'Accord:

Routes A.1 et A.2	Boston-Montréal/Toronto
Routes A.10 et A.11	Tampa/Miami-Toronto/Montréal
Routes B.4 et B.5	Cleveland-Toronto/Montréal
Routes B.6 et B.7	Milwaukee/Détroit-Toronto/Montréal
Routes B.8 et B.9	Chicago-Toronto/Montréal
Routes F.1 et F.2	Los Angeles-Vancouver-Calgary/Edmonton
Routes F.1 et F.3	San Francisco-Vancouver/Calgary/Edmonton

⁽³⁾ Sur la route A.9, la ville de Washington pourra à l'occasion de tout vol, au choix de l'entreprise, être desservie par l'un des aéroports suivants: National, Baltimore-Washington international ou Dulles.

⁽⁴⁾ Nonobstant les dispositions du paragraphe a) de l'Article III de l'Accord, on ne pourra effectuer d'escales commerciales additionnelles sur les routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2 et F.12 pourvu, toutefois, que cette mesure n'interdise en aucune façon les services transitaires, sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, vers des points aux États-Unis situés derrière la ou les têtes de ligne des États-Unis sur toute autre route par des entreprises de transport aérien désignées pour cette autre route, malgré le fait que ces services constitueraient en fait un service entre la ou les têtes de ligne des États-Unis et la ou les têtes de ligne du Canada pour ce qui est des routes A.10, A.11, B.8, B.9, E.1, E.2 et F.12.

⁽⁵⁾ Les services sur la route B.4, la route B.6, la route D.2, le tronçon Montréal-Los Angeles de la route E.1 et le tronçon San Francisco-Montréal de la route E.2 ne seront pas inaugurés avant le 29 avril 1979.

⁽⁶⁾ Les services sur la route B.5, le tronçon sans escale Milwaukee-Toronto de la route B.7, la route B.8, la route C.4, la route F.2 et la route F.3 ne seront pas inaugurés avant le 25 avril 1976.

⁽⁷⁾ Les vols exploités sur les routes C.2 et D.1 peuvent prendre fin ou débiter à un point nommé au Canada ou desservir des points aux États-Unis aux deux extrémités et pourront transporter du trafic intérieur des États-Unis en transit tout comme du trafic qui fait escale à un point nommé au Canada.

⁽⁸⁾ Si la même entreprise de transport aérien des États-Unis est désignée de façon à exploiter la route D.1 et une ou plusieurs des routes D.3, F.2, F.3, F.4 et F.5, ladite entreprise de transport aérien pourra desservir Anchorage et (ou) Fairbanks sur tout vol qui dessert toute tête de ligne des États-Unis sur toute autre route (soit les routes D.3, F.2, F.3, F.4 et F.5) pour laquelle ladite entreprise aura également été désignée et pourra transporter du trafic intérieur des États-Unis en transit tout comme du trafic qui fait escale à un ou plusieurs points nommés au Canada.

⁽⁹⁾ L'entreprise de transport aérien désignée pourra choisir jusqu'à deux points intermédiaires sur la route D.2 et elle pourra modifier son choix tous les douze mois. En outre, les vols de cette route qui desservent Montréal desserviront également Toronto.

⁽¹⁰⁾ Les services sur le tronçon San Francisco-Toronto de la route E.2 ne seront pas inaugurés avant le 30 avril 1978.

- 1. Sydney-Boston
 - 2. Halifax-Boston/New York
 - 3. Halifax-Bangor/Portland-Montréal
 - 4. Halifax-Bangor/Portland-Montréal
- B. Québec Routes
- 1. Québec-New York
 - 2. Montréal-Boston
 - 3. Montréal-New York
 - 4. Montréal-Tampa/Miami
 - 5. Montréal-Cleveland
 - 6. Montréal-Toronto-Chicago
 - 7. Montréal-Toronto
- C. Ontario Routes
- 1. Toronto-Boston
 - 2. Toronto-New York
 - 3. Toronto-Tampa/Miami
 - 4. Toronto-Hanilton-Pittsburgh
 - 5. Toronto-Cleveland
 - 6. Toronto-Detroit-Windsor
 - 7. Toronto-Detroit
 - 8. Toronto-Detroit
- D. Prairie Provinces Routes
- 1. Regina-Winnipeg-Chicago
 - 2. Calgary-Winnipeg-New York
 - 3. Calgary-Chicago
 - 4. Edmonton-Calgary-San Francisco
 - 5. Edmonton-Calgary-Los Angeles
 - 6. Edmonton-Calgary-Los Angeles
- E. Transcontinental Routes
- 1. Montréal-Toronto-San Francisco
 - 2. Montréal-Toronto-Los Angeles
 - 3. Montréal-Toronto-Los Angeles

SCHEDULE II

An airline or airlines designated⁽¹⁾ by the Government of Canada shall have the right to operate air services on each of the air routes specified in this paragraph, in both directions, and to make scheduled landings in the United States of America at the points specified.

A. *Atlantic Provinces Routes*

1. Sydney-Boston⁽²⁾
2. Halifax-Boston/New York
3. Halifax-Bangor/Portland-Montreal⁽³⁾

B. *Quebec Routes*

1. Quebec-New York
2. Montreal-Boston⁽⁴⁾
3. Montreal-New York
4. Montreal-Tampa/Miami⁽⁵⁾
5. Montreal-Cleveland⁽⁴⁾
6. Montreal/Toronto-Chicago^{(1) (5)}

C. *Ontario Routes*

1. Toronto-Boston⁽⁴⁾
2. Toronto-New York
3. Toronto-Tampa/Miami⁽⁵⁾
4. Toronto/Hamilton-Pittsburgh⁽²⁾
5. Toronto-Cleveland
6. Toronto-Dallas/Ft. Worth/Houston

D. *Prairie Provinces Routes*

1. Regina/Winnipeg-Chicago^{(6) (7)}
2. Calgary/Winnipeg-New York⁽⁸⁾
3. Calgary-Chicago⁽⁴⁾
4. Edmonton/Calgary-San Francisco
5. Edmonton/Calgary-Los Angeles^{(2) (9)}

E. *Transcontinental Routes*

1. Montreal/Toronto-San Francisco^{(5) (10)}
2. Montreal/Toronto-Los Angeles^{(5) (10)}

TABLEAU DE ROUTES II

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées⁽¹⁾ par le Gouvernement du Canada auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur chacune des routes spécifiées dans le présent paragraphe et d'effectuer des escales régulières aux États-Unis d'Amérique aux points spécifiés.

A. *Routes des provinces de l'Atlantique*

1. Sydney-Boston⁽²⁾
2. Halifax-Boston/New York
3. Halifax-Bangor/Portland-Montréal⁽³⁾

B. *Routes du Québec*

1. Québec-New York
2. Montréal-Boston⁽⁴⁾
3. Montréal-New York
4. Montréal-Tampa/Miami⁽⁵⁾
5. Montréal-Cleveland⁽⁴⁾
6. Montréal/Toronto-Chicago^{(1) (5)}

C. *Routes de l'Ontario*

1. Toronto-Boston⁽⁴⁾
2. Toronto-New York
3. Toronto-Tampa/Miami⁽⁵⁾
4. Toronto/Hamilton-Pittsburgh⁽²⁾
5. Toronto-Cleveland
6. Toronto-Dallas/Fort Worth/Houston

D. *Routes des provinces des Prairies*

1. Regina/Winnipeg-Chicago^{(6) (7)}
2. Calgary/Winnipeg-New York⁽⁶⁾
3. Calgary-Chicago⁽⁴⁾
4. Edmonton/Calgary-San Francisco
5. Edmonton/Calgary-Los Angeles^{(2) (9)}

E. *Routes transcontinentales*

1. Montréal/Toronto-San Francisco^{(5) (10)}
2. Montréal/Toronto-Los Angeles^{(5) (10)}

F. *British Columbia/Yukon Routes*

1. Vancouver/Victoria-Seattle
2. Vancouver-San Francisco/Los Angeles
3. Prince Rupert-Ketchikan
4. Whitehorse-Fairbanks
5. Whitehorse-Juneau

G. *Intercontinental Routes*

1. Canada-Honolulu-Australasia and beyond

Notes

(1) The Government of Canada may designate two airlines to serve the Toronto-Chicago segment of Route B.6. More than one airline may be designated for any other route, subject to the prior agreement of the Government of the United States.

(2) Services on Route A.1, the Toronto-Pittsburgh nonstop segment of Route C.4, and Route D.5 shall not be inaugurated prior to April 30, 1978.

(3) Flights operated on Route A.3 may terminate or originate at a named United States point or serve Canadian points at both ends and may carry transiting Canadian domestic traffic, as well as traffic which makes a stopover at a named United States point.

(4) Services on Route B.2, Route B.5, Route C.1, and Route D.3 shall not be inaugurated prior to April 25, 1976.

(5) Notwithstanding the provisions of Article III (a) of the Agreement, additional traffic stops may not be made on Routes B.4, B.6, C.3, E.1, and E.2; provided, however, that this shall in no way preclude through services, without change of aircraft or flight number, to points in Canada behind the Canadian terminal(s) on any other route by airlines designated for such other route, even though such services would in effect constitute service between the Canadian terminal(s) and the United States terminal(s) of Routes B.4, B.6, C.3, E.1, and E.2.

(6) Services on Route D.1 shall not be inaugurated prior to April 30, 1978; provided, however, that if the United States airline designated on United States Route C.2 does not operate a daily round-trip nonstop service between Chicago and Winnipeg within six months after receiving all the necessary authorizations to do so, services on Route D.1 may be inaugurated on or after April 25, 1976.

(7) Every flight serving Regina on Route D.1 shall also serve Winnipeg until such time as the provisions of Article I of the Agreement establish a basis for removal of this requirement by mutual agreement.

(8) Every flight serving Calgary on Route D.2 shall also serve Winnipeg until twelve months after a United States airline inaugurates service on United States Route C.4 or until April 30, 1978, whichever date comes first.

(9) Every flight which operates behind Calgary shall also serve Edmonton until April 26, 1981.

(10) Services on Route E.1 and the Montreal-Los Angeles non-stop segment of Route E.2 shall not be inaugurated prior to April 29, 1979.

F. Routes de la Colombie-Britannique et du Yukon

1. Vancouver/Victoria-Seattle
2. Vancouver-San Francisco/Los Angeles
3. Prince Rupert-Ketchikan
4. Whitehorse-Fairbanks
5. Whitehorse-Juneau

G. Routes intercontinentales

1. Canada-Honolulu-Australasie et points situés au-delà

Notes

(1) Le Gouvernement du Canada peut désigner deux entreprises de transport aérien pour desservir le tronçon Toronto-Chicago de la route B.6. Il pourra désigner plus d'une entreprise de transport aérien pour toute autre route, sous réserve de l'approbation préalable du Gouvernement des États-Unis.

(2) Les services sur la route A.1, le tronçon sans escale Toronto-Pittsburgh de la route C.4 et la route D.5 ne seront pas inaugurés avant le 30 avril 1978.

(3) Les vols exploités sur la route A.3 peuvent prendre fin ou débiter à un point nommé aux États-Unis ou desservir des points au Canada aux deux extrémités et pourront transporter du trafic intérieur du Canada en transit tout comme du trafic qui fait escale à un point nommé aux États-Unis.

(4) Les services sur la route B.2, la route B.5, la route C.1 et la route D.3 ne seront pas inaugurés avant le 25 avril 1976.

(5) Nonobstant les dispositions du paragraphe a) de l'Article III de l'Accord, on ne pourra effectuer d'escales commerciales additionnelles sur les routes B.4, B.6, C.3, E.1 et E.2 pourvu toutefois que cette mesure n'interdise en aucune façon les services transitaires, sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, vers des points au Canada situés derrière la ou les têtes de ligne du Canada sur toute autre route par des entreprises de transport aérien désignées pour cette autre route, malgré le fait que ces services constitueraient en fait un service entre la ou les têtes de ligne du Canada et la ou les têtes de lignes des États-Unis pour ce qui est des routes B.4, B.6, C.3, E.1 et E.2.

(6) Les services sur la route D.1 ne seront pas inaugurés avant le 30 avril 1978 pourvu, toutefois, que si l'entreprise de transport aérien des États-Unis désignée sur la route C.2 des États-Unis n'exploite pas un service quotidien aller et retour sans escale entre Chicago et Winnipeg dans les six mois qui suivront la réception de toutes les autorisations nécessaires à cette fin, les services sur la route D.1 puissent être inaugurés le ou après le 25 avril 1976.

(7) Tout vol desservant Regina sur la route D.1 desservira également Winnipeg jusqu'à ce que les dispositions contenues dans l'Article I de l'Accord établissent une base sur laquelle on se fondera pour procéder d'un commun accord à l'élimination de cette exigence.

(8) Tout vol desservant Calgary sur la route D.2 desservira également Winnipeg durant les douze mois qui suivront l'inauguration du service sur la route C.4 des États-Unis par une entreprise aérienne des États-Unis ou jusqu'au 30 avril 1978, selon celle de ces deux dates qui surviendra la première.

(9) Tout vol effectué derrière Calgary desservira également Edmonton jusqu'au 26 avril 1981.

(10) Les services sur la route E.1 et le tronçon sans escale Montréal-Los Angeles de la route E.2 ne seront pas inaugurés avant le 29 avril 1979.

II

*The Ambassador of the United States of America to the Secretary of State
for External Affairs of Canada*

Ottawa, May 8, 1974.

No. 76

SIR:

I have the honor to refer to your note of this date proposing, on behalf of the Government of Canada, that the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada of January 17, 1966, be amended in certain respects. Your note also proposes an understanding that both Governments should continue to recognize certain practices as encompassed by the Agreement.

I have the honor to inform you that the proposals contained in your note, which is authentic in English and French, are acceptable to my Government and to confirm that your note together with this reply shall constitute an agreement which enters into force on today's date.

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

WILLIAM J. PORTER

The Honourable Mitchell Sharp,
Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

II

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada

(Traduction)

Ottawa, le 8 mai 1974

N° 76

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note en date de ce jour proposant la modification à certains égards de l'Accord relatif aux transports aériens signé le 17 janvier 1966 entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Votre Note propose également une entente aux termes de laquelle les deux Gouvernements continueront de reconnaître certaines pratiques entérinées par ledit Accord.

J'ai l'honneur de vous informer que les propositions énoncées dans votre Note, dont les versions anglaise et française font également foi, agrément au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et de confirmer que votre Note et la présente réponse constituent un accord qui entre en vigueur à compter de la date de ce jour.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

WILLIAM J. PORTER

L'honorable Mitchell Sharp,
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures,
Ottawa.

III

*The Ambassador of the United States of America to the Secretary of State
for External Affairs of Canada*

Ottawa, May 8, 1974.

No. 77

SIR:

I have the honor to refer to the notes of today's date amending the Air Transport Agreement between our two Governments and to propose, on behalf of the Government of the United States of America, the following understanding relating thereto:

Both Governments acknowledge that part of the operating environment under the Air Transport Agreement is the continuing existence of preclearance. Accordingly, should one Government find it necessary to terminate the Agreement on Air Transport Preclearance, the two Governments will, upon the request of either, hold consultations for the purpose of reaching agreement on what, if any, route adjustments should be made as a consequence of the termination of the Agreement on Air Transport Preclearance. In addition, should one Government find it necessary to make adjustments in the preclearance arrangements in a way which impairs the operating rights under any route covered by the Air Transport Agreement, without prejudice to the rights of the other Government to take corrective action to protect its interest, the two Governments will, upon the request of either, hold consultations for the purpose of reaching agreement on what, if any, route adjustments should be made as a consequence of the adjustment in the preclearance arrangements.

It is recognized that, if agreement in such consultations cannot be achieved, termination by one Government of the Agreement on Air Transport Preclearance would be reasonable cause for notice of termination of the Air Transport Agreement by the other Government.

I should be grateful to receive confirmation from you that the Government of Canada accepts the understanding set forth in this note.

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

WILLIAM J. PORTER

The Honourable Mitchell Sharp,
Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

III

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux Affaires
extérieures du Canada

(Traduction)

Ottawa, le 8 mai 1974

N° 77

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer aux Notes en date de ce jour modifiant l'Accord relatif aux transports aériens entre nos deux Gouvernements et de proposer, au nom du Gouvernement des États-Unis, l'entente y relative suivante:

Les deux Gouvernements conviennent que le maintien du prédédouanement constitue une partie du contexte d'exploitation aux termes de l'Accord relatif aux transports aériens. En conséquence, advenant qu'un Gouvernement juge nécessaire de dénoncer l'accord sur le prédédouanement, les deux Gouvernements tiendront des consultations, à la demande de l'un ou l'autre Gouvernement, en vue de se mettre d'accord sur les modifications éventuelles qui devront être apportées aux routes par suite de la dénonciation dudit Accord. En outre, si un Gouvernement juge nécessaire de faire des modifications aux arrangements de prédédouanement d'une façon qui porterait atteinte aux droits d'exploitation sur toute route comprise dans l'Accord relatif aux transports aériens, sans préjudice des droits de l'autre Gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent dans le but de protéger ses intérêts, les deux Gouvernements tiendront des consultations, à la demande de l'un ou l'autre Gouvernement, afin de se mettre d'accord sur les modifications éventuelles qui devront être apportées aux routes par suite des modifications aux arrangements de prédédouanement.

Il est entendu que si les Gouvernements ne peuvent se mettre d'accord lors de ces consultations, la dénonciation de l'Accord sur le prédédouanement par un Gouvernement constituera une raison suffisante pour que l'autre Gouvernement donne un avis de dénonciation de l'Accord relatif aux transports aériens.

Je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que le Gouvernement du Canada accepte l'entente exposée dans la présente Note.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

WILLIAM J. PORTER

L'honorable Mitchell Sharp,
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures,
Ottawa.

IV

The Secretary of State for External Affairs of Canada to the Ambassador of the United States of America

Ottawa, May 8, 1974.

EXCELLENCY,

I have the honour to refer to your Note of this date proposing, on behalf of the Government of the United States of America, an understanding relating to the Air Transport Agreement between our two Governments, the text of which understanding is set forth in your Note.

I have the honour to confirm by this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity, that the Government of Canada accepts the understanding set forth in your Note.

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

MITCHELL SHARP
*Secretary of State
for External Affairs*

His Excellency the Honourable William J. Porter,
Ambassador of the United States of America,
Ottawa.

IV

Le Secrétaire d'État aux affaires extérieures du Canada à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

(Traduction)

Ottawa, le 8 mai 1974

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note en date de ce jour proposant, au nom du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, une entente portant sur l'Accord relatif aux transports aériens entre nos deux Gouvernements, le texte de ladite entente étant établi dans votre Note.

J'ai l'honneur de confirmer par la présente Note, dont les versions anglaise et française font également foi, que le Gouvernement du Canada accepte l'entente établie dans votre Note.

Veillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

*Le Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures
MITCHELL SHARP*

Son Excellence l'Honorable William J. Porter,
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique,
Ottawa.

CONTENTS

	Page
Text of the Agreement	0000
I U.S. Note No. 78, dated May 8, 1974, expressing a reservation of the U.S. Government	0000
II Canadian Note, dated May 8, 1974, acknowledging U.S. reservation and expressing a reservation of the Canadian Government	0000
III U.S. Note No. 79, dated May 8, 1974, acknowledging the Canadian Note and agreeing to the Canadian Government proposal ...	0000
IV Canadian Note, dated May 8, 1974, concerning interim arrangements	0000
V U.S. Note No. 80, dated May 8, 1974, accepting interim arrangements proposed by the Canadian Government	0000

TABLE DES MATIÈRES

Page

	Texte de l'Accord	
I	Note n° 78 des États-Unis, datée du 8 mai 1974, exprimant la réserve du Gouvernement américain	0000
II	Note du Canada, datée du 8 mai 1974, prenant note de la réserve du Gouvernement des États-Unis et exprimant la réserve du Gouvernement canadien	0000
III	Note n° 79 des États-Unis, datée du 8 mai 1974, prenant note de la réserve du Gouvernement du Canada et acceptant la proposition du Gouvernement canadien	0000
IV	Note du Canada, datée du 8 mai 1974, proposant l'application de dispositions provisoires	0000
V	Note n° 80 des États-Unis, datée du 8 mai 1974, acceptant les dispositions provisoires proposées par le Gouvernement canadien	0000

LIBRARY E A/BIBLIOTHEQUE A E



3 5036 20092368 1

TABLE DES MATIÈRES

Available by mail from Information Canada,
Ottawa, K1A 0S9 and at the following
Information Canada Bookshops:

HALIFAX
1683 Barrington Street

MONTREAL
640 St. Catherine Street West

OTTAWA
171 Slater Street

TORONTO
221 Yonge Street

WINNIPEG
393 Portage Avenue

VANCOUVER
800 Granville Street

or through your bookseller

Price: Canada: 35 cents
Other Countries: 45 cents

Catalogue No. E3-1974/18

Price subject to change without notice
Information Canada

En vente chez Information Canada à
Ottawa, K1A 0S9 et dans les
librairies d'Information Canada:

HALIFAX
1683, rue Barrington

MONTREAL
640 ouest, rue Ste-Catherine

OTTAWA
171, rue Slater

TORONTO
221, rue Yonge

WINNIPEG
393, avenue Portage

VANCOUVER
800, rue Granville

ou chez votre libraire.

Prix: Canada: 35 cents
Autres Pays: 45 cents

N° de catalogue E3-1974/18

Prix sujet à changement sans avis préalable
Information Canada