



CANADA

TREATY SERIES 1974 No. 16 RECUEIL DES TRAITÉS

AIR

NONSCHEDULED SERVICES

Agreement between CANADA and the UNITED STATES OF AMERICA
(with Exchanges of Notes)

Ottawa, May 8, 1974

In force May 8, 1974

AIR

SERVICES NON RÉGULIERS

Accord entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
(avec Échanges de Notes)

Ottawa, le 8 mai 1974

En vigueur le 8 mai 1974

32 755 306

6157551X

32 755 365

61575508



CONTENTS

Page

I Text of the Agreement 2

II U.S. Note No. 78, dated May 8, 1974, expressing a reservation of the U.S. Government 44

III Canadian Note, dated May 8, 1974, acknowledging U.S. reservation and expressing a reservation of the Canadian Government 46

IV U.S. Note No. 79, dated May 8, 1974, acknowledging the Canadian Note and agreeing to the Canadian Government proposal ... 48

V Canadian Note, dated May 8, 1974, concerning interim arrangements 50

VI U.S. Note No. 80, dated May 8, 1974, accepting interim arrangements proposed by the Canadian Government 54

TABLE DES MATIÈRES

Page

I	Texte de l'Accord.....	3
II	Note n° 78 des États-Unis, datée du 8 mai 1974, exprimant la réserve du Gouvernement américain	45
III	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	47
IV	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	49
V	Note du Canada, datée du 8 mai 1974, proposant l'application de dispositions provisoires	51
VI	Note n° 80 des États-Unis, datée du 8 mai 1974, acceptant les dispositions provisoires proposées par le Gouvernement canadien	55

I

**NONSCHEDULED AIR SERVICE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF
CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA**

The Government of Canada and the Government of the United States of America,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting non-scheduled air services,

Recognizing that the geographic situation of the two countries, including the location of their main centers of population, and the close relationship between their two peoples create a situation unique in international civil aviation,

Desiring to ensure the continued development of a system of air transport free from discriminatory practices, based on an equitable exchange of economic benefits to the two countries, and able to accommodate the needs of the people of the two countries with a minimum of artificial restraint arising from the existence of their common border,

Desiring to ensure equitable opportunity for the air carriers of the two countries to participate in the development of this system and to make optimum use of modern equipment,

Recognizing the existence, continuing importance, and contribution to international aviation of the Air Transport Agreement⁽¹⁾ for vital scheduled services, and of the Agreement on Air Transport Preclearance of air travellers,⁽²⁾

Believing furthermore that the Air Transport Agreement for scheduled air services between their territories and the Agreement on Air Transport Preclearance of air travellers should be complemented by an agreement covering nonscheduled air services between their territories, and

Desiring to ensure the orderly development of such nonscheduled air services consistent with their interests in maintaining a sound system of scheduled air services between their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

For the purpose of this Agreement:

- (a) "Agreement" shall mean this Agreement, the Annexes attached thereto, and any amendments thereto.
- (b) "Aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Federal Aviation Administration with respect to the

⁽¹⁾ Treaty Series 1966 No. 2 and 1974 No. 18

⁽²⁾ Treaty Series 1974 No. 17

I

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le septième jour de décembre 1944,

Désirant conclure un accord afin de promouvoir les services aériens non réguliers,

Reconnaissant que la situation géographique des deux pays, y compris la répartition de leurs principaux centres urbains, et les relations étroites qui existent entre leurs deux peuples créent une situation unique dans le domaine de l'aviation civile internationale,

Désirant assurer le développement régulier d'un système de transport aérien exempt de toute pratique discriminatoire, fondé sur un échange équitable d'avantages économiques entre les deux pays et capable de répondre aux besoins de la population des deux pays en ne comportant qu'un minimum d'entraves artificielles créées par l'existence de leur frontière commune,

Désirant permettre aux transporteurs aériens des deux pays de participer équitablement au développement de ce système et de faire un usage optimum du matériel moderne,

Reconnaissant l'existence et l'importance soutenue de l'Accord relatif aux transports aériens⁽¹⁾ pour ce qui est des services aériens réguliers essentiels et de l'Accord relatif au prédédouanement des passagers aériens⁽²⁾ dans le domaine du transport aérien et leur apport à l'aviation internationale,

Estimant en outre que l'Accord relatif aux transports aériens portant sur les services aériens réguliers entre leurs territoires et l'Accord relatif au prédédouanement des passagers aériens dans le domaine du transport aérien doivent être complétés par un accord touchant les services aériens non réguliers entre leurs territoires, et

Désirant assurer le développement ordonné desdits services aériens non réguliers en conformité avec leur intérêt à maintenir un système rationnel de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Aux fins du présent Accord:

- a) «Accord» désigne le présent Accord, les Annexes qui y sont jointes et toutes les modifications qui pourront y être apportées.
- b) «Autorités aéronautiques» désigne, dans le cas des États-Unis d'Amérique, la *Federal Aviation Administration* pour ce qui touche l'autori-

⁽¹⁾ Recueil des Traités 1966 N° 2 et 1974 N° 18.

⁽²⁾ Recueil des Traités 1974 N° 17

technical permission and safety standards and requirements referred to in Articles III and VI (2) respectively, 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 Articles III and VI (2) respectively, otherwise the Canadian Transport Commission, or in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by those authorities.

- (c) "Carrier" or "carriers" shall mean an air carrier or carriers designated by one Contracting Party in writing to the other Contracting Party to be a carrier which will operate any of the nonscheduled air services provided for in this Agreement.
- (d) "Territory" in relation to a Contracting Party shall mean the land areas under the sovereignty, jurisdiction or trusteeship of the Contracting Party, and territorial waters adjacent thereto.
- (e) "Traffic" shall mean such traffic as is specifically provided for in the Annexes attached hereto.
- (f) "Nonscheduled air service" shall mean such air service as is specifically provided for in the Annexes attached hereto.
- (g) "Enplane" shall mean the first taking on board of nonscheduled air service traffic on an aircraft of a carrier.
- (h) "Deplane" shall mean any deboarding of nonscheduled air service traffic from an aircraft of a carrier but shall not include deboarding for nontraffic purposes.
- (i) "Re-enplane" shall mean any taking on board on an aircraft of a carrier of nonscheduled air service traffic which has enplaned and deplaned.
- (j) "Air Transport Agreement" shall mean the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada signed on January 17, 1966, as amended, or any agreement which may supersede it.
- (k) "Rates" shall be deemed to include all tariffs, tolls, fares, and charges for transportation, and the conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices, and services related thereto.

ARTICLE II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annexes attached hereto for the carriers of the other Contracting Party to enplane, deplane, and re-enplane nonscheduled air service traffic.

2. Nothing herein is intended to affect services not covered by this Agreement.

ARTICLE III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note to the other Contracting Party, a carrier or carriers to operate any of the nonscheduled air services provided in this Agreement.

sation technique et les normes et les exigences en matière de sécurité précisées aux Articles III et VI (2) respectivement 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 aux Articles III et VI (2) respectivement 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.

- c) «Transporteur» ou «Transporteurs» désignent un ou plusieurs transporteurs aériens désignés par écrit par une Partie contractante à l'autre Partie contractante comme transporteur devant exploiter tout service aérien non régulier visé dans le présent Accord.
- d) «Territoire», par rapport à une Partie contractante, désigne les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction ou la tutelle de cette Partie contractante, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes.
- e) «trafic» désigne le trafic précisé dans les Annexes jointes au présent Accord.
- f) «Service aérien non régulier» désigne le service aérien précisé dans les Annexes jointes au présent Accord.
- g) «Embarquement» désigne le premier chargement du trafic d'un service aérien non régulier à bord d'un aéronef d'un transporteur.
- h) «Débarquement» désigne tout déchargement du trafic d'un service aérien non régulier hors d'un aéronef d'un transporteur sans toutefois inclure les déchargements à des fins non commerciales.
- i) «Rembarquement» désigne tout chargement du trafic d'un service aérien non régulier qui a été embarqué à bord et débarqué d'un aéronef d'un transporteur.
- j) «Accord relatif aux transports aériens» désigne l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada qui a été signé le 17 janvier 1966 dans sa forme modifiée ou tout autre accord qui pourrait le remplacer.
- k) «Tarifs» est censé comprendre tous les droits, taxes et frais de transport, ainsi que les conditions de transport, les classifications, les règles, les règlements, les pratiques et les services qui s'y rattachent.

ARTICLE II

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits précisés dans les Annexes jointes au présent Accord pour ce qui est de l'embarquement, du débarquement et du rembarquement du trafic d'un service aérien non régulier par les transporteurs de l'autre Partie contractante.

2. Aucune disposition du présent Article ne modifie les services qui ne sont pas visés par le présent Accord.

ARTICLE III

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par une note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, un ou plusieurs transporteurs qu'elle chargera d'exploiter tout service aérien non régulier prévu dans le présent Accord.

2. Upon receipt of a designation made by one Contracting Party, and upon receipt from the carrier of an application or applications in the form and manner prescribed for such applications, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant to the carrier, subject to the provisions of Articles IV and VI, and with a minimum of procedural delay, appropriate licensing and technical authorization to operate the nonscheduled air services provided for in this Agreement.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require a carrier of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them to the operation of international commercial air services.

ARTICLE IV

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or impose conditions on the authorization referred to in Article III with respect to a carrier of the other Contracting Party in the event that:

- (a) Such carrier fails or ceases to qualify before the aeronautical authorities of the first Contracting Party under the laws and regulations normally applied by those authorities;
- (b) Such carrier fails to comply with the laws and regulations referred to in Article V; or
- (c) The first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such carrier are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to in Article V, the right to revoke the authorization provided for in paragraph 1 above shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE V

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 of the carrier or carriers of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws, regulations, and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, baggage, cargo or crew of aircraft, including regulations and procedures relating to prevention of unlawful interference with aircraft, entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, cargo or crew of the carrier or carriers of

2. Sur réception d'un avis de désignation provenant d'une Partie contractante et d'une ou de plusieurs demandes formulées et présentées de la manière prescrite par le transporteur, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont audit transporteur, sous réserve des dispositions des Articles IV et VI et dans les plus brefs délais possibles, les licences et l'autorisation technique nécessaires à l'exploitation des services aériens non réguliers prévus dans le présent Accord.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront demander à un transporteur de l'autre Partie contractante de justifier son aptitude à remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités à l'exploitation des services aériens commerciaux sur les routes internationales.

ARTICLE IV

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, d'annuler ou d'assortir de conditions l'autorisation indiquée à l'Article III et accordée au transporteur de l'autre Partie contractante si

- a) ledit transporteur ne peut convaincre les autorités aéronautiques de la première Partie contractante qu'il satisfait aux exigences des lois et règlements appliqués normalement par ces autorités ou qu'il cesse de satisfaire auxdites exigences;
- b) ledit transporteur ne se conforme pas aux lois et règlements mentionnés à l'Article V; ou
- c) la première Partie contractante n'a pas obtenu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif du transporteur en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de cette Partie contractante.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements mentionnés à l'Article V, le droit d'annuler l'autorisation précisée au paragraphe 1 ci-dessus ne sera exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante.

ARTICLE V

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la conduite de ces appareils à l'intérieur des frontières de ladite Partie contractante, s'appliquent aux aéronefs du transporteur ou des transporteurs de l'autre Partie contractante et doivent être observés par ces aéronefs lorsqu'ils entrent dans le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils quittent ce territoire et pendant qu'ils se trouvent à l'intérieur de ses frontières.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des passagers, des bagages, des équipages et des cargaisons des aéronefs, y compris les règlements et les procédures destinés à prévenir l'intervention illicite dans l'aviation, les formalités d'admission, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine devront être observés par les passagers et les équipages et pour les bagages et cargaisons du ou des transporteurs de l'autre Partie contrac-

the other Contracting Party upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE VI

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. The competent aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards and requirements relating to aeronautical facilities, operations, airmen, and aircraft, which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, following such consultations, the competent aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety standards and requirements of the other Contracting Party up to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to said Convention, and the other Contracting Party will take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the technical authorization referred to in Article III of this Agreement with respect to a carrier of 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.

ARTICLE VII

1. Each Contracting Party shall have the right to promulgate and enforce laws and regulations governing nonscheduled air service. Such regulations shall be applied consistently with this Agreement and without discrimination against or among carriers of the other Contracting Party.

2. Where both Contracting Parties have promulgated regulations governing the same specific type of service covered in an Annex, the regulations of the Contracting Party in whose territory the enplanement occurs shall govern, unless otherwise agreed.

3. Where one Contracting Party has promulgated regulations governing a specific type of service covered in an Annex, and the other Contracting Party has not, that other Contracting Party shall accept the applicability of such

tante ou à leur égard, lors de l'entrée dans le territoire de la première Partie contractante, lors du départ et durant le séjour à l'intérieur des frontières de ce territoire.

ARTICLE VI

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences qui ont été délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et qui sont encore en vigueur seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services prévus dans le présent Accord, à condition que les exigences d'après lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minima qui peuvent être fixées en vertu de la Convention sur l'aviation civile internationale. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude ou les licences qui sont octroyés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante.

2. 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 ou 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 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 à l'Article III du présent Accord à l'égard d'un transporteur de 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.

ARTICLE VII

1. Chaque Partie contractante aura le droit de promulguer et de mettre en vigueur des lois et règlements régissant les services aériens non réguliers. Ces règlements seront appliqués en conformité des dispositions du présent Accord et sans discrimination à l'endroit des ou entre les transporteurs de l'autre Partie contractante.

2. Lorsque les deux Parties contractantes ont promulgué des règlements régissant le même genre particulier de service visé dans une Annexe, les règlements de la Partie contractante dans le territoire de laquelle l'embarquement s'effectue prévaudront, sauf entente contraire.

3. Lorsqu'une seule des Parties contractantes a promulgué des règlements régissant un genre particulier de service visé dans une Annexe, l'autre Partie contractante acceptera l'application de ces règlements pour ce qui est de

regulations with respect to traffic enplaned in the territory of the first Contracting Party, unless otherwise agreed.

4. Each Contracting Party shall have the right, if the other Contracting Party promulgates regulations which alter the basic character of a specific type of service covered in an Annex, to refuse to accept the applicability of such regulations with respect to traffic enplaned in the territory of that other Contracting Party, notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above. Such action shall normally be taken only after consultation with the other Contracting Party.

5. Either Contracting Party may submit to the other Contracting Party proposed new specific types of service for inclusion in an Annex to this Agreement. Such proposals shall normally be accompanied by explanatory statements. The other Contracting Party shall either accept the new specific types of service within sixty days of receipt, in which case they shall be incorporated into an Annex to the Agreement by an exchange of diplomatic notes, or it shall indicate a willingness to consult promptly with the first Contracting Party.

6. Each Contracting Party may adopt and apply requirements relating to licensing procedures, administrative matters, or the collection of information, such as requirements concerning tariffs, traffic data, manifests, and similar matters.

ARTICLE VIII

The volume of nonscheduled air service traffic between the territories of the two Contracting Parties enplaned by the carriers of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be reasonably related to the volume of such traffic enplaned by carriers of the first Contracting Party in its own territory and deplaned or re-enplaned in the territory of the other Contracting Party, taking into account the nature of the respective markets. Provisions to implement this Article shall be established in the Annexes to this Agreement.

ARTICLE IX

1. Nonscheduled air service traffic between the territories of the two Contracting Parties transported by the carriers of one Contracting Party shall not cause substantial impairment of the scheduled air services of the scheduled airlines of the other Contracting Party or of the nonscheduled air services of the carriers of the other Contracting Party.

2. Unless otherwise agreed, neither Contracting Party may impose: (a) any requirement that prior approval be obtained for any individual flight or series of flights by a carrier or carriers of the other Contracting Party which has qualified before the competent aeronautical authorities of the first Contracting Party; or (b) any restrictions on such carrier or carriers with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed on nonscheduled air services provided for by this Agreement.

l'embarquement du trafic dans le territoire de la première Partie contractante, sauf entente contraire.

4. Si l'autre Partie contractante promulgue des règlements qui modifient le caractère fondamental d'un genre particulier de service visé dans une Annexe, chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter l'application de ces règlements pour ce qui est de l'embarquement du trafic dans le territoire de l'autre Partie contractante, nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Cette mesure ne sera normalement prise qu'après consultations avec l'autre Partie contractante.

5. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut proposer à l'autre Partie contractante de nouveaux genres particuliers de service qui pourront être inclus dans une annexe au présent Accord. Ces propositions seront normalement accompagnées d'explications. L'autre Partie contractante pourra, soit accepter les nouveaux genres particuliers de service dans les soixante jours qui suivront la réception et, dans un tel cas, les propositions seront incorporées à une annexe au présent Accord par échange de notes diplomatiques, soit indiquer son désir de consulter sans délai la première Partie contractante.

6. Chaque Partie contractante peut adopter et appliquer les exigences relatives aux pratiques régissant la délivrance des licences, aux questions administratives ou à la collecte de l'information, y compris les exigences concernant les tarifs, les données relatives au trafic, les manifestes et d'autres questions analogues.

ARTICLE VIII

Le volume du trafic des services aériens non réguliers entre les territoires des deux Parties contractantes qui sera embarqué par les transporteurs d'une Partie contractante dans le territoire de l'autre Partie contractante devra correspondre dans une mesure raisonnable au volume du trafic embarqué par les transporteurs de la première Partie contractante dans son propre territoire et débarqué ou rembarqué dans le territoire de l'autre Partie contractante, compte tenu de la nature des marchés respectifs. Les dispositions visant la mise en application du présent Article sont établies dans les Annexes du présent Accord.

ARTICLE IX

1. Le trafic des services aériens non réguliers entre les territoires des deux Parties contractantes qui est acheminé par les transporteurs d'une Partie contractante ne devra pas nuire de façon marquée aux services aériens réguliers des entreprises de transport aérien régulier de l'autre Partie contractante ou aux services aériens non réguliers des transporteurs de l'autre Partie contractante.

2. Sauf entente contraire, aucune des deux Parties contractantes ne pourra imposer a) une condition quelconque concernant l'obtention préalable de l'autorisation pour tout vol particulier ou pour toute série de vols effectués par un ou plusieurs transporteurs de l'autre Partie contractante qui se sont qualifiés auprès des autorités aéronautiques compétentes de la première Partie contractante ou b) une restriction quelconque à l'égard de ce ou ces transporteurs en ce qui a trait à la capacité, à la fréquence ou au type d'aéronef utilisé dans des services aériens non réguliers prévus par le présent Accord.

ARTICLE X

If, after review over a period of time, the laws or regulations of either Contracting Party or the operations by the carrier or carriers of one Contracting Party performed pursuant to this Agreement appear to the other Contracting Party to constitute substantial impairment of the scheduled or non-scheduled air services of the scheduled airlines or the carriers of the other Contracting Party, that other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XV.

ARTICLE XI

1. The rates to be charged by the carriers of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be reasonable, considering all relevant factors bearing upon the economic characteristics of prescribed nonscheduled air services provided for in this Agreement.

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with a proposed or existing rate of a carrier or carriers of the other Contracting Party, that other Contracting Party shall be so informed and the Contracting Parties shall exercise their best efforts to resolve the matter through prior consultations. Each Contracting Party shall retain the right to apply its laws and regulations with respect to such rates.

3. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the rates charged and collected conform to the rates filed and in effect with each Contracting Party, and that no carrier rebates any portion of such rates by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents.

ARTICLE XII

1. Each Contracting Party shall exempt the carriers of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees, and other national duties and charges on fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular equipment, ground equipment, stores, and other items intended for use solely in connection with the operation, maintenance or servicing of aircraft of the carriers of the other Contracting Party. The exemptions granted by this paragraph shall apply to items:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the carriers of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the carriers of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the carriers of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended solely for use in international air services;

whether or not such items are consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption.

ARTICLE X

Si, après un examen portant sur une certaine période, les lois ou règlements de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou l'exploitation du ou des transporteurs d'une Partie contractante en application du présent Accord semblent, de l'avis de l'autre Partie contractante, nuire de façon marquée aux services aériens réguliers ou non réguliers des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs de l'autre Partie contractante, ladite autre Partie contractante pourra demander la tenue de consultations en conformité de l'Article XV.

ARTICLE XI

1. Les tarifs imposés par les transporteurs de l'une ou l'autre Partie contractante pour le service à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents qui influent sur les caractéristiques économiques des services aériens non réguliers prescrits prévus dans le présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante sont insatisfaites d'un tarif proposé ou existant d'un ou de plusieurs transporteurs de l'autre Partie contractante, ladite autre Partie contractante en sera avisée et les deux Parties contractantes s'efforceront de résoudre la question au moyen de consultations préalables. Chaque Partie contractante se réserve le droit d'appliquer ses lois et règlements à l'égard de ces tarifs.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veilleront à ce que les tarifs imposés et perçus soient conformes aux tarifs déposés et en vigueur auprès de chaque Partie contractante, et à ce qu'aucun transporteur ne réduise un de ces tarifs d'une manière quelconque, soit directement, soit indirectement, notamment en versant une commission de vente excessive à ses agents.

ARTICLE XII

1. Chaque Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, exemptera les transporteurs de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais de visite et des autres droits et taxes nationaux sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal, l'équipement terrestre, les provisions et autres articles qui doivent être utilisés uniquement pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs des transporteurs de l'autre Partie contractante. Les exemptions accordées en vertu du présent paragraphe s'appliqueront aux articles

- a) introduits dans le territoire d'une Partie contractante par les transporteurs de l'autre Partie contractante ou en leur nom;
- b) conservés à bord des aéronefs des transporteurs d'une Partie contractante au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- c) pris à bord des aéronefs des transporteurs d'une Partie contractante dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à n'être utilisés qu'en service aérien international;

que ces articles soient consommés ou non entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption.

2. The exemptions provided by this Article shall also be available in situations where a carrier or carriers of one Contracting Party have entered into arrangements with one or more carriers of airlines to receive and use on loan or on transfer in the territory of the other Contracting Party the items specified in paragraph 1 above, provided that each such other carrier or airline is similarly entitled to such exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE XIII

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Neither Contracting Party shall give a preference to its own carriers over the carriers of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations or in the use of airports, airways, and other facilities under its control.

ARTICLE XIV

Neither Contracting Party shall discriminate against a carrier or among carriers of the other Contracting Party providing the services covered by this Agreement.

ARTICLE XV

Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations should commence as soon as practicable but not later than sixty days from the date of receipt of the request for consultations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE XVI

1. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily resolved through consultation shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

(a) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within two months of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within one month after such period of two months, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, provided that such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party.

(b) If either Contracting Party fails to designate an arbitrator, or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with subpara-

2. Les exemptions prévues par le présent Article s'appliqueront également dans les cas où un ou plusieurs transporteurs d'une Partie contractante auront pris des dispositions auprès d'un ou de plusieurs transporteurs ou entreprises de transport aérien afin de recevoir et d'utiliser par voies de prêt ou de transfert dans le territoire de l'autre Partie contractante les articles spécifiés au paragraphe 1 ci-dessus pourvu que chacun des transporteurs ou entreprises de transport aérien précités ait également droit à ces exemptions de la part de l'autre Partie contractante.

ARTICLE XIII

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou permettre que l'on impose des droits justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations qui se trouvent sous son contrôle, à la condition que ces droits ne soient pas plus élevés que ceux que doivent acquitter ses aéronefs nationaux assurant des services aériens internationaux semblables.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera de préférence à ses transporteurs par rapport à ceux de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou d'autres règlements semblables ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes et autres installations qui se trouvent sous son contrôle.

ARTICLE XIV

Aucune des Parties contractantes ne fera de discrimination au détriment d'un transporteur ou de certains transporteurs de l'autre Partie contractante qui assurent les services visés par le présent Accord.

ARTICLE XV

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut réclamer à n'importe quel moment la tenue de consultations sur des questions qui se rattachent à l'interprétation, à la mise en œuvre, à l'application ou à la modification du présent Accord. Ces consultations doivent commencer dès que possible, et au plus tard dans les soixante jours qui suivent la date de réception de la demande de consultation, sauf entente contraire entre les Parties contractantes.

ARTICLE XVI

1. Tout différend relatif à des questions visées par le présent Accord qui n'aura pas été réglé de manière satisfaisante par voie de consultations sera, à la demande d'une des Parties contractantes, soumis à un arbitrage conformément à la procédure exposée dans le présent Article.

2. L'arbitrage sera confié à un tribunal de trois arbitres, constitué comme il suit:

- a) Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les deux mois de la date à laquelle une des Parties contractantes aura présenté une demande d'arbitrage à l'autre Partie contractante. Dans un délai d'un mois après cette période de deux mois, les deux arbitres choisis désigneront d'un commun accord un troisième arbitre qui ne devra être ressortissant ni de l'un ni de l'autre État contractant.
- b) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre en conformité de

graph (a) above, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties shall use their best efforts consistent with national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

4. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE XVII

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party by diplomatic note of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice of intention to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties such notice is withdrawn before the expiration of that time.

ARTICLE XVIII

This Agreement shall come into force on the day it is signed.

l'alinéa a) ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'efforceront, dans toute la mesure où le permettra leur législation nationale, de mettre à exécution les décisions du tribunal d'arbitrage.

4. Les frais du tribunal d'arbitrage, y compris la rémunération et les frais des arbitres seront partagés également entre les Parties contractantes.

ARTICLE XVII

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par note diplomatique à l'autre Partie contractante son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la notification est annulée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE XVIII

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Ottawa in the English and French languages, both versions being equally authentic, this 8th day of May 1974.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Ottawa en langues anglaise et française, les deux versions faisant également foi, ce 8^{ième} jour de mai 1974.

For the Government of Canada

JEAN MARCHAND

Pour le Gouvernement du Canada

For the Department of the United States of America

WILLIAM J. PORTER

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique

ANNEX A
SCHEDULE

1. Definitions

2. For the purposes of this Agreement, the terms used in this Agreement shall have the meanings assigned to them in this Annex.

3. A "passenger" shall mean any person occupying a seat on a passenger aircraft.

(1) A "maximum passenger capacity" shall mean the maximum number of passengers which the aircraft is certified to carry.

(2) A "maximum payload" shall mean the maximum weight which the aircraft is certified to carry, excluding the weight of the aircraft and its crew.

(3) "Small aircraft" shall mean an aircraft which is not a "large aircraft".

4. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

5. "Maximum passenger capacity" and "maximum payload" shall have the meanings assigned to them in paragraph 3 of this Annex.

6. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

7. "Maximum authorized take-off weight" shall mean the maximum weight which the aircraft is certified to carry, including the weight of the aircraft and its crew.

8. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

9. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

10. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

11. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

12. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

13. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

14. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

15. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

16. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

17. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

18. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

19. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

20. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

21. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

22. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

23. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

24. "Large aircraft" shall mean an aircraft which is not a "small aircraft".

ANNEX A SPECIFIED RIGHTS

I. *Definitions*

For the purpose of providing the services covered by this Agreement and its Annexes:

A. "Large aircraft" shall mean an aircraft having both:

- (1) a maximum passenger capacity of more than 30 seats or a maximum payload capacity of more than 7,500 pounds; and
- (2) a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 35,000 pounds.

B. "Small aircraft" shall mean an aircraft which is not a "large aircraft" as defined above.

C. "Maximum passenger capacity" and "maximum payload capacity" shall have the meanings assigned to them in regulations of the Civil Aeronautics Board.

D. "Maximum authorized take-off weight on wheels" shall have the meaning assigned to it in regulations of the Canadian Transport Commission.

II. *United States of America*

Subject to the requirements of this and other Annexes to the Agreement, a carrier or carriers of the United States of America, when providing the services prescribed in Annex B to this Agreement for the movement of nonscheduled air service traffic between a point or points in the territory of one Contracting Party and a point or points in the territory of the other Contracting Party (including transportation by other modes on either an outgoing or return leg of a round-trip journey), shall be entitled to:

A. Enplane (and subsequently deplane on return trips) at any point or points in the territory of Canada nonscheduled air service traffic which is to be deplaned or re-enplaned at any point or points in the territory of the United States.

B. Deplane or re-enplane at any point or points in the territory of Canada nonscheduled air service traffic which has been enplaned at any point or points in the territory of the United States.

III. *Canada*

Subject to the requirements of this and other Annexes to the Agreement, a carrier or carriers of Canada, when providing the services prescribed in Annex B to this Agreement for the movement of nonscheduled air service traffic between a point or points in the territory of one Contracting Party and a point or points in the territory of the other Contracting Party (including transportation by other modes on either an outgoing or return leg of a round-trip journey), shall be entitled to:

ANNEXE A DROITS SPÉCIFIÉS

I. Définitions

Aux fins d'assurer les services couverts par le présent Accord et ses Annexes:

A. «Gros aéronef» désigne un aéronef qui présente les deux caractéristiques suivantes:

- (1) une capacité voyageurs maximale de plus de 30 sièges ou une capacité de charge marchande maximale de plus de 7,500 livres; et
- (2) un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, supérieur à 35,000 livres.

B. «Petit aéronef» désigne un aéronef qui n'est pas un «gros aéronef» tel que défini ci-dessus.

C. La «capacité voyageurs maximale» et la «capacité de charge marchande maximale» ont le sens qui leur est attribué dans les règlements du *Civil Aeronautics Board*.

D. «Le poids maximal autorisé au décollage, sur roues» a le sens qui lui est attribué dans les règlements de la Commission canadienne des transports.

II. États-Unis d'Amérique

Sous réserve des prescriptions de la présente et des autres Annexes de l'Accord, un transporteur ou des transporteurs des États-Unis d'Amérique, lorsqu'il assurent les services prescrits à l'Annexe B du présent Accord, en vue de l'acheminement du trafic de services aériens non réguliers, entre un point ou des points situés sur le territoire d'une des Parties contractantes et un point ou des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante (y compris l'utilisation d'autres modes de transport, soit pour l'aller, soit pour le retour, lors d'un voyage aller et retour), ont le droit:

A. d'embarquer (et, ultérieurement, débarquer, lors de voyages aller et retour), en tout point ou tous points du territoire canadien, du trafic de services aériens non réguliers, qui doit être débarqué ou rembarqué en tout point ou tous points situés sur le territoire des États-Unis d'Amérique.

B. de débarquer ou de rembarquer en tout point ou tous points du territoire canadien, du trafic de services aériens non réguliers qui a été embarqué en tout point ou tous points situés sur le territoire des États-Unis d'Amérique.

III. Canada

Sous réserve des prescriptions de la présente et des autres Annexes de l'Accord, un ou des transporteurs du Canada, lorsqu'ils assurent les services prescrits à l'Annexe B du présent Accord, en vue de l'acheminement du trafic de services aériens non réguliers, entre un point ou des points sur le territoire d'une Partie contractante et un point ou des points sur le territoire de l'autre Partie contractante (y compris l'utilisation d'autres modes de transport, soit pour l'aller, soit pour le retour, lors d'un voyage aller et retour), ont le droit:

A. Enplane (and subsequently deplane on return trips) at any point or points in the territory of the United States nonscheduled air service traffic which is to be deplaned or re-enplaned at any point or points in the territory of Canada.

B. Deplane or re-enplane at any point or points in the territory of the United States nonscheduled air service traffic which has been enplaned at any point or points in the territory of Canada.

IV. *Directional Balance of Enplanements*

A. The number of flights⁽¹⁾ of each carrier of one Contracting Party, which have enplaned nonscheduled air service traffic in the territory of the other Contracting Party, shall not have exceeded by more than one-third the number of flights by such carrier which have enplaned nonscheduled air service traffic in the territory of the first Contracting Party during the period of time beginning with the first quarter year (ending on March 31, June 30, September 30, and December 31) in which such carrier first performed any flight transporting non-scheduled air service traffic under this Agreement and ending with the most recently completed quarter year. The aeronautical authorities of that other Contracting Party may withhold approval of a flight, series of flights or part of a series of flights proposed to be operated by a carrier of the first Contracting Party, if such carrier has, at the end of any quarter year, other than the first quarter year of its operations under this Agreement, exceeded the above directional balance relationship. Any such withholding of approval shall not extend beyond the last day of the quarter year after the quarter year in which such conformity has been restored.

B. Paragraph A above shall be applied separately for each carrier to:

- (1) Large aircraft flights for the movement of traffic in passengers;
- (2) Large aircraft flights for the movement of traffic in property;
- (3) Small aircraft flights for the movement of traffic in passengers; and
- (4) Small aircraft flights for the movement of traffic in property.

C. The provisions of paragraph A above shall not be applicable to the following flights, but such flights shall be subject to the provisions of Annex C to the extent specified therein:

- (1) Round-trip flights performed in charter air service as single entity passenger charters to a parent or affiliate of the carrier solely for land sales purposes, and where no charge or other financial obligation is imposed directly or indirectly on the passenger as a condition of carriage or accommodation during the trip;

⁽¹⁾ For the purposes of this provision, any flight, either one-way or round-trip (including circle tour and open-jaw as round-trip), shall be counted as one flight.

A. d'embarquer (et, ultérieurement, de débarquer, lors de voyages aller et retour), en tout point ou tous points du territoire des États-Unis d'Amérique, du trafic de services aériens non réguliers, qui doit être débarqué ou embarqué en tout point ou tous points situés sur le territoire canadien.

B. de débarquer ou de rembarquer, en tout point ou tous points du territoire des États-Unis, du trafic de services aériens non réguliers, qui a été embarqué en tout point ou tous points situés sur le territoire canadien.

IV. *Équilibre des embarquements dans les deux sens*

A. Le nombre de vols⁽¹⁾ de chaque transporteur d'une Partie contractante qui a embarqué du trafic de services aériens non réguliers sur le territoire de l'autre Partie contractante ne doit pas dépasser de plus du tiers le nombre de vols assurés par ce transporteur au cours desquels il a été embarqué du trafic de services aériens non réguliers sur le territoire de la première Partie contractante pendant la période débutant avec le premier trimestre (les trimestres prenant fin le 31 mars, le 30 juin, le 30 septembre et le 31 décembre) au cours duquel ce transporteur a pour la première fois assuré un vol quelconque pour le transport du trafic de services aériens non réguliers dans le cadre du présent Accord, cette période prenant fin avec le dernier trimestre écoulé. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent refuser l'autorisation d'un vol, d'une série de vols ou d'une partie d'une série de vols que se propose d'assurer un transporteur de la première Partie contractante, si ce transporteur, à la fin d'un trimestre quelconque, autre que le premier trimestre de son exploitation dans le cadre du présent Accord, a dépassé la proportion ci-dessus concernant l'équilibre des embarquements dans les deux sens. Un tel refus d'autorisation ne devra pas se prolonger au-delà du dernier jour du trimestre suivant le trimestre durant lequel la conformité a été réétablie.

B. Le paragraphe A ci-dessus doit s'appliquer séparément pour chaque transporteur, en ce qui concerne:

- (1) Les vols assurés au moyen de gros aéronefs pour le transport de passagers;
- (2) Les vols assurés au moyen de gros aéronefs pour le transport de biens;
- (3) Les vols assurés au moyen de petits aéronefs pour le transport de passagers; et
- (4) Les vols assurés au moyen de petits aéronefs pour le transport de biens.

C. Les dispositions du paragraphe A ci-dessus ne s'appliquent pas aux vols suivants qui sont assujettis aux dispositions de l'Annexe C, dans la mesure y spécifiée:

- (1) Vols aller et retour effectués dans un service aérien d'affrètement au titre d'affrètements sans participation pour passagers, pour un parent ou un affilié du transporteur uniquement aux fins de ventes de terres et où frais ou autre obligation financière n'est imposé directement ou indirectement au passager au titre de condition de transport ou de logement durant le voyage;

⁽¹⁾ Aux fins de la présente prescription, tout vol, qu'il s'agisse d'un voyage aller ou d'un voyage aller et retour (y compris les voyages circulaires et les voyages en circuit ouvert en tant que voyages circulaires) compte pour un vol.

- (2) Flights utilizing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels not greater than 18,000 pounds;
- (3) Flights by carriers, which are also airlines performing scheduled air services under the Air Transport Agreement, which enplane non-scheduled air service traffic at a terminal or terminals of the international route in the territory of the other Contracting Party, for which that carrier is a designated or otherwise authorized airline under the Air Transport Agreement and which deplane or re-enplane such traffic at the terminal or terminals of the route in the territory of the Contracting Party of which the carrier is a national, or at the intermediate point or points named in the license issued to that carrier by the aeronautical authorities of the other Contracting Party;
- (4) Flights by United States carriers, which are also airlines performing scheduled air services under the Air Transport Agreement, which enplane nonscheduled air service traffic in passengers at a terminal or terminals in the territory of Canada of an international route having a terminal or terminals in the State of Hawaii, California, Nevada, Arizona, Florida, Puerto Rico or the U.S. Virgin Islands for which that carrier is designated under the Air Transport Agreement and which deplane or re-enplane such traffic at any point or points on the route system of that carrier also lying within one or more of the above-named areas in which the route terminal or terminals lie; and
- (5) Flights by United States carriers, which are not carriers falling under subparagraph 3 or 4 above, which enplane nonscheduled air service traffic in passengers at a point or points in the territory of Canada and deplane or re-enplane such traffic at any point or points in the State of Hawaii, California, Nevada, Arizona, Florida, Puerto Rico or the U.S. Virgin Islands.

V. Conditions and Interpretations

A. Transportation under this Agreement of traffic having a prior, subsequent or intervening movement by any mode of air transportation to or from territories other than those of the United States and Canada is prohibited, except for passengers moving independently of any group.

B. The performance of any otherwise authorized nonscheduled air service by a carrier as an aircraft lessee shall be considered as an operation under this Agreement, subject to conditions which either Contracting Party may establish governing "dry" or "wet" leases. However, operations conducted by a carrier as a lessor of an aircraft shall not be deemed to be within the scope of this Agreement insofar as the lessor is concerned.

C. A carrier which operates flights of the types listed in subparagraphs (1) and (2) of paragraph C of Section IV of this Annex for enplanements in the territory of the Contracting Party of which it is a national shall not thereby

- (2) Vols pour lesquels il est utilisé des aéronefs dont le poids maximal au décollage, sur roues, ne dépasse pas 18,000 livres;
- (3) Vols effectués par des transporteurs qui constituent également des entreprises de transport aérien assurant des services réguliers en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens, qui embarquent du trafic de services aériens non réguliers, à une tête de ligne ou à des têtes de lignes de la route internationale situées dans le territoire de l'autre Partie contractante pour laquelle ce transporteur constitue une entreprise de transport aérien désignée ou autrement autorisée en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens et qui débarquent ou rembarquent ledit trafic à la tête de ligne ou aux têtes de lignes, ou en un point ou des points intermédiaires mentionnés dans la licence délivrée audit transporteur par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, de la route située dans le territoire de la Partie contractante dont le transporteur est un ressortissant;
- (4) Vols assurés par des transporteurs des États-Unis qui constituent également des entreprises de transport aérien assurant des services aériens réguliers en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens, qui embarquent des passagers transportés par service aérien non régulier, à une tête de ligne ou à des têtes de lignes situées en territoire canadien, de la route internationale dont la tête de ligne ou les têtes de lignes se trouvent dans les États d'Hawaii, de Californie, du Nevada, de l'Arizona, de Floride, de Porto Rico ou des Îles Vierges (É.-U.) pour lesquelles ce transporteur est désigné en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens et qui débarquent ou rembarquent des passagers en tout point ou points situés sur le réseau de routes de ce transporteur, dans l'une ou plusieurs des zones susmentionnées dans lesquelles se trouvent la tête ou les têtes de lignes; et
- (5) Vols assurés par des transporteurs des États-Unis non visés par les sous-alinéas 3 ou 4 susmentionnés, qui embarquent des passagers transportés par service aérien non régulier en un point ou des points situés sur le territoire canadien et débarquent ou rembarquent ces passagers en un point ou des points quelconques situés dans les États d'Hawaii, de Californie, du Nevada, de l'Arizona, de Floride, de Porto Rico ou des Îles Vierges (É.-U.).

V. Conditions et interprétations

A. Les transports effectués en vertu du présent Accord qui impliquent un déplacement antérieur, postérieur ou intermédiaire par un mode quelconque de transport aérien, à destination ou en provenance de territoires autres que ceux des États-Unis et du Canada sont interdits, sauf pour les passagers qui ne font pas partie d'un groupe.

B. Le fait d'assurer tout service aérien non régulier par ailleurs autorisé, par un transporteur ayant loué un aéronef, doit être considéré comme une exploitation en vertu du présent Accord, sous réserve des conditions que l'une ou l'autre des Parties contractantes peut établir pour régir la location avec ou sans équipage. Toutefois, les exploitations réalisées par un transporteur en tant que loueur d'un aéronef ne sont pas considérées comme entrant dans le cadre du présent Accord en ce qui concerne le loueur.

C. Un transporteur qui assure des vols des types énumérés aux sous-alinéas (1) et (2) du paragraphe C de la section IV de la présente Annexe, aux fins d'embarquements dans le territoire de la Partie contractante dont il est ressortissant n'acquiert pas de ce fait le droit d'assurer des vols de types

acquire an entitlement to operate different types of flights for enplanements in the territory of the other Contracting Party.

D. Each Contracting Party recognizes that for ecological reasons it may be necessary to place restrictions or bans within its territory on certain nonscheduled air services, such as float plane flights to and from wilderness lakes. If such restrictions or bans are applied to the international traffic of carriers of the other Contracting Party to and from the ultimate destinations of the traffic in the affected area, that other Contracting Party may impose such conditions on the carriers of the Contracting Party placing the restrictions or bans as may be necessary to ensure equality of treatment with respect to such traffic.

E. The aeronautical authorities of Canada may, in licensing small aircraft operations by carriers of the United States, limit the right to enplane nonscheduled air service traffic in the territory of Canada to two adjacent Provinces or Territories of Canada (at the selection of the carrier being licensed), with New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island being considered as a single province for this purpose. Should the aeronautical authorities of Canada utilize this option, they will nevertheless consider authorizing, upon application, small aircraft enplanements by such carriers elsewhere in Canada, at least for an experimental period, in order that the need, if any, for the limitation may be empirically evaluated.

F. A carrier of one Contracting Party may not take on board at one point in the territory of the other Contracting Party nonscheduled air service traffic destined for another point or points in the territory of such other Contracting Party. However, a carrier of one Contracting Party may provide a stopover at any such points to:

- (1) Nonscheduled air service traffic in passengers carried on large aircraft which has been enplaned in the territory of the Contracting Party of which such carrier is a national and which is moving under a contract providing for nonscheduled air service transportation on the same carrier to or from a point or points in the territory of the Contracting Party of which such carrier is a national, even if a different aircraft is used; and
- (2) Nonscheduled air service traffic in passengers carried on small aircraft which has been enplaned in the territory of the Contracting Party of which such carrier is a national (and subsequently will be returned to that territory) and which is moving under a contract providing for nonscheduled air service transportation on the same carrier to or from a point or points in the territory of the Contracting Party of which such carrier is a national if the same aircraft stays with the traffic throughout its journey; provided, however, that if an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of less than 18,000 pounds is to be used, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may require that special authorization, to be justified by the needs of the traffic, be requested and obtained for such operations.

différents en vue d'embarquements dans le territoire de l'autre Partie contractante.

D. Chaque Partie contractante admet que, pour des raisons écologiques, il peut s'avérer nécessaire d'imposer des restrictions ou des interdictions sur son territoire en ce qui concerne certains services non réguliers, tels que les vols assurés au moyen d'hydravions à flotteurs, à destination ou en provenance de lacs situés dans les régions qui offrent un abri naturel à la faune. Si de tels interdictions ou restrictions sont appliqués au trafic international des transporteurs de l'autre Partie contractante, à destination ou en provenance des destinations finales du trafic dans la région intéressée, l'autre Partie contractante peut imposer ces conditions aux transporteurs de la Partie contractante qui établit les interdictions ou restrictions, au besoin, afin d'assurer l'égalité de traitement pour ce qui est de ce trafic.

E. Les autorités aéronautiques du Canada peuvent, en autorisant l'exploitation de petits aéronefs par les transporteurs des États-Unis, limiter le droit d'embarquer du trafic de services aériens non réguliers sur le territoire du Canada, à destination de deux provinces ou territoires canadiens voisins (au choix du transporteur auquel est délivré la licence). A cette fin, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard sont considérés comme une seule province. Si les autorités aéronautiques du Canada appliquent cette option, elles envisageront néanmoins d'autoriser, sur demande, les embarquements sur petits aéronefs par ces transporteurs se trouvant ailleurs au Canada, au moins pour une période expérimentale, afin que le besoin de limitation puisse être évalué de façon empirique, le cas échéant.

F. Un transporteur d'une Partie contractante ne peut prendre à bord, en un point du territoire de l'autre Partie contractante, du trafic de services aériens non réguliers destiné à un autre point ou à d'autres points du territoire de cette autre Partie contractante. Toutefois, un transporteur d'une Partie contractante peut effectuer une escale en l'un quelconque de ces points:

- (1) pour le transport de passagers par service aérien non régulier sur de gros aéronefs, ces passagers ayant embarqué sur le territoire de la Partie contractante dont ce transporteur est un ressortissant et étant transporté en vertu d'un contrat qui prévoit le transport par service aérien non régulier sur le même transporteur, à destination ou en provenance d'un point ou de points situés dans le territoire de la Partie contractante dont ce transporteur est un ressortissant, même si un aéronef différent est utilisé; et
- (2) pour le transport de passagers par service aérien non régulier sur de petits aéronefs, ces passagers ayant embarqué sur le territoire de la Partie contractante dont ce transporteur est un ressortissant (les passagers devant ultérieurement retourner sur ce territoire) et étant transportés en vertu d'un contrat qui prévoit le transport par service aérien non régulier sur le même transporteur, à destination ou en provenance d'un point ou de points situés dans le territoire de la Partie contractante dont ce transporteur est un ressortissant, si le même aéronef est affecté uniquement à ses passagers durant toute la durée du voyage, et sous réserve toutefois que si l'on utilise un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est inférieur à 18,000 livres, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante puissent exiger qu'une autorisation spéciale, devant être justifiée par les besoins du trafic, soit demandée et obtenue pour ce genre d'exploitation.

ANNEX B
PRESCRIBED SERVICES

I. *Definitions*

For the purpose of providing the services prescribed in this Annex:

A. "Nonscheduled air service" shall be limited to "charter air service" permitted hereunder.

B. "Traffic" shall mean passengers, including their accompanied baggage, and property, but shall not include passengers and property moved under contract to the military authorities of either Contracting Party.

C. "Charter air service" shall mean commercial air transportation of traffic on a time, mileage or trip basis by a carrier or carriers, where the entire planeload capacity of one or more aircraft has been engaged.

D. "Single Entity" shall, with respect to enplanements in the Territory of Canada, have the meaning assigned to "entity" in the regulations of the Canadian Transport Commission.

E. "Property" shall, with respect to enplanements in the Territory of Canada, have the meaning assigned to "goods" in the regulations of the Canadian Transport Commission.

II. *Prescribed Service Types—Large Aircraft*

The following types of charter air service may be performed with large aircraft for enplanements by carriers in the territories indicated:

Types	Territory
A. <i>As set forth in Civil Aeronautics Board Regulations</i>	
Single Entity Passenger)	
Single Entity Property)	
Pro Rata Affinity)	
Mixed (Entity/Pro Rata))	United States of America
Inclusive Tour)	
Study Group)	
Overseas Military Personnel)	
Travel Group)	

Note: The same aircraft may be chartered to more than one charterer and/or for transportation of more than one group solely pursuant to conditions set forth in the regulations referred to above.

ANNEXE B SERVICES PRESCRITS

I. Définitions

Aux fins d'assurer les services prescrits dans la présente Annexe:

- A. «Service aérien non régulier» se limite au «service aérien d'affrètement» autorisé en vertu des présentes.
- B. «Trafic» désigne les passagers, y compris leurs bagages accompagnés, et des biens, mais ne comprend pas les passagers et les biens transportés aux termes d'un contrat avec les autorités militaires de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.
- C. «Service aérien d'affrètement» désigne le transport aérien commercial du trafic, sur une base tenant compte du temps, du millage ou des voyages par un ou plusieurs transporteurs lorsque l'affrètement porte sur la pleine capacité de charge d'un ou de plusieurs aéronefs.
- D. L'expression «affrètement sans participation», dans la mesure où elle s'applique aux embarquements effectués dans le territoire du Canada, aura la signification qui est attribuée à l'expression «affrètement sans participation» dans les règlements de la Commission canadienne des transports.
- E. Le terme «biens», dans la mesure où il s'applique aux embarquements effectués dans le territoire du Canada, aura la signification qui est attribuée au terme «marchandises» dans les règlements de la Commission canadienne des transports.

II. Genres de services prescrits—Gros aéronefs

Les genres de services aériens d'affrètement suivants peuvent être assurés par de gros aéronefs en ce qui concerne les embarquements effectués par les transporteurs dans les territoires indiqués:

Genres	Territoire
A. <i>Comme il est énoncé dans les règlements du Civil Aeronautics Board</i>	
Affrètement sans participation, pour compte unique, voyageurs)	États-Unis d'Amérique
Affrètement sans participation, pour compte unique, fret)	
Affrètement avec participation, pour groupes ayant une affinité)	
Affrètement mixte (avec participation/sans participation))	
Voyage tout compris)	
Groupe d'étude)	
Personnel militaire servant outre-mer)	
Groupe effectuant un voyage)	

Remarque: Le même aéronef peut être affrété par plus d'un affréteur et (ou) pour le transport de plus d'un groupe, uniquement dans les cas prévus par les règlements susmentionnés.

Types	Territory
B. <i>As set forth in Canadian Transport Commission Air Carrier Regulations</i>	
Single Entity Passenger)	
Single Entity Property)	
Pro Rata Common Purpose)	Canada
Advance Booking)	
Inclusive Tour)	

Note: The same aircraft may be chartered to more than one charterer and/or for transportation of more than one group solely pursuant to conditions set forth in the regulations referred to above.

III. *Prescribed Service Types—Small Aircraft*

A. The charterworthiness of enplanements with small aircraft in the territory of the United States by carriers shall be established by conformity with the definition in Section I (C) of this Annex, provided that each aircraft has been engaged by a person for his own use or by a person for the transportation of a group of persons and/or their property, as agent or representative of such group.

B. The charterworthiness of enplanements with small aircraft in the territory of Canada by carriers shall be established by conformity with: (1) the definition in Section I (C) of this Annex; and (2) a charter type specified in Section II (B) of this Annex, applicable to such aircraft.

IV. *Conditions and Requirements*

A. The aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is to be enplaned may withhold approval with respect to charterworthiness of a flight, series of flights or part of a series of flights proposed to be operated by a carrier of the other Contracting Party if the charterworthiness criteria, conditions and requirements established by the first Contracting Party are not met, provided, however, that:

- (1) Notification of any withholding of such approval is given to the carrier within (a) 30 days of the initial filing in the case of other than single entity charters, or (b) 10 days of the initial filing in the case of single entity charters;
- (2) Any such withholding of approval shall be withdrawn if the charterworthiness criteria, conditions, and requirements are subsequently met; and

Genres	Territoire
B. <i>Comme il est énoncé dans le Règlement de la Commission canadienne des transports</i>	
Affrètement sans participation, pour compte unique, voyageurs)	
Affrètement sans participation, pour compte unique, fret)	Canada
Affrètement avec participation, à but commun)	
Affrètement avec réservation anticipée)	
Voyage tout compris)	
 <i>Remarque:</i> Le même aéronef peut être affrété par plus d'un affréteur et (ou) pour le transport de plus d'un groupe, uniquement dans les cas prévus par les règlements susmentionnés.	

III. Genres de services prescrits—Petits aéronefs

A. L'affrétabilité des embarquements effectués par les transporteurs avec de petits aéronefs, sur le territoire des États-Unis, doit être établie en conformité de la section I(C) de la présente Annexe, sous réserve que chaque aéronef ait été réservé par une personne, soit pour son usage personnel, soit pour le transport d'un groupe de personnes et (ou) de leurs biens, à titre d'agent ou de représentant de ce groupe.

B. L'affrétabilité des embarquements effectués par les transporteurs avec de petits aéronefs, sur le territoire du Canada, doit être établie en conformité: (1) avec la définition de la section I(C) de la présente Annexe; et (2) avec un genre d'affrètement spécifié à la section II(B) de la présente Annexe, applicable à ces aéronefs.

IV. Conditions et exigences

A. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic doit être embarqué peuvent refuser leur autorisation en ce qui concerne l'affrétabilité d'un vol, d'une série de vols ou d'une partie d'une série de vols que se propose d'assurer un transporteur de l'autre Partie contractante si les critères, les conditions et les exigences de l'affrétabilité établis par la première Partie contractante ne sont pas respectés, pourvu toutefois:

- (1) qu'un avis de tout refus d'accorder cette autorisation soit donné au transporteur dans: a) les 30 jours du dépôt initial dans les cas autres que des affrètements pour compte unique, sans participation ou b) les 10 jours du dépôt initial dans le cas d'affrètements sans participation pour compte unique;
- (2) que tout refus d'autorisation de ce genre soit retiré si les critères, les conditions et les exigences de l'affrétabilité sont ultérieurement respectés; et

(3) Approval may be revoked at any time if the charterworthiness criteria, conditions, and requirements are not met.

B. Charterworthiness criteria, conditions, and requirements shall be applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is to be enplaned on an objective and non-discriminatory basis to the carriers of both Contracting Parties.

- (3) que l'autorisation puisse être révoquée en tout temps si les critères, les conditions et les exigences relatifs à l'affrétabilité ne sont pas respectés.

B. Les critères, conditions et exigences relatifs à l'affrétabilité devront être appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic doit être embarqué, sur une base objective et non discriminatoire à l'endroit des transporteurs des deux Parties contractantes.

ANNEX C
SPECIAL PROVISIONS FOR UNIDIRECTIONAL MARKETS

I. Application

This Annex applies to the types of nonscheduled air service specified in the Schedules attached hereto, within the market areas defined therein, such markets having been identified as being unidirectional in enplanements in the territory of one or the other Contracting Party for reasons related to climate, geography, availability of particular recreational facilities at the point or points of deplanement or other largely natural conditions.

II. Governing Provisions

The volume of nonscheduled air service seats offered collectively by the carriers of each Contracting Party in each market area defined in the Schedules attached hereto shall be governed by the following provisions:

A. The aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is enplaned shall, on or before March 1 of each calendar year, make and announce at the same time to all carriers preliminary forecasts of the number of seats in each Schedule to which the percentages specified therein will be applied for the operating year beginning on April 1 of that calendar year and ending on the following March 31. Not later than June 30 of each operating year, the aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is enplaned shall make and announce at the same time to all carriers final forecasts of the number of seats in each Schedule to which the percentages specified therein will be applied for the operating year in progress. The final forecast for each Schedule shall not be less than the preliminary forecast for each corresponding Schedule, and no forecast shall be less than the number of seats actually flown, or, in the case of the preliminary forecasts, projected to have been flown, by all carriers in each Schedule during the first previous calendar year, modified in proportion to the rate of change experienced from the second previous calendar year to the first previous calendar year as follows:

- (1) one percent, for each full percent of the actual change, for that part of the change up to and including 15 percent, and
- (2) three-quarters of one percent, for each full percent of the actual change, for that part of the change from 16 up to and including 35 percent, and

ANNEXE C
DISPOSITIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES MARCHÉS
UNIDIRECTIONNELS

I. Application

La présente Annexe s'applique aux genres de services aériens non réguliers spécifiés dans les listes ci-jointes, dans les zones de marché y définies, ces marchés ayant été identifiés comme étant unidirectionnels lors des embarquements sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie contractante pour des raisons se rapportant au climat, à la géographie, à la présence d'installations récréatives particulières au point ou aux points de débarquement, ou autres conditions essentiellement naturelles.

II. Dispositions essentielles

Le nombre de sièges pour service aérien non régulier, offert collectivement par les transporteurs de chaque Partie contractante pour chaque zone de marché définie dans les listes ci-jointes sera régi par les dispositions suivantes:

A. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic est embarqué doivent, au plus tard le 1^{er} mars de chaque année civile, élaborer et annoncer en même temps à tous les transporteurs, les prévisions préliminaires concernant le nombre de sièges de chaque liste à laquelle les pourcentages y spécifiés seront appliqués pour l'année d'exploitation débutant le 1^{er} avril de cette année civile et se terminant le 31 mars de l'année suivante. Au plus tard le 30 juin de chaque année d'exploitation, les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic est embarqué devront élaborer et annoncer en même temps à tous les transporteurs, les prévisions définitives concernant le nombre de sièges de chaque liste à laquelle les pourcentages y spécifiés seront appliqués pour l'année d'exploitation en cours. Les prévisions définitives pour chaque liste ne devront pas être inférieures aux prévisions préliminaires pour chaque liste correspondante et aucune prévision ne devra être inférieure au nombre de sièges effectivement occupés lors de vols, ou, dans le cas de prévisions préliminaires, qui étaient censés être occupés lors de vols, par tous les transporteurs de chaque liste, durant l'année civile précédente, modifiée en proportion du pourcentage de modifications subies, de la deuxième année civile précédente à la première année civile précédente, comme il suit:

- (1) un pour cent, pour chaque pour cent complet de la modification réelle, pour la partie de la modification s'élevant à 15 pour cent inclusivement, et
- (2) trois quarts de un pour cent, pour chaque pour cent complet de la modification réelle, pour la partie de la modification s'étendant de 16 à 35 pour cent inclusivement, et

- (3) one-half of one percent, for each full percent of the actual change, for that part of the change from 36 up to and including 70 percent, and
- (4) one-quarter of one percent, for each full percent of the actual change, for that part of the change over 70 percent;

with fractions of percentages rounded to the nearest whole number.

B. Any seat, either one-way or round-trip (including circle tour and open-jaw as round-trip), shall be counted as one seat.

C. Each carrier shall submit at the same time to the aeronautical authorities of both Contracting Parties any statements, documents or information required, prior to the organization of traffic, by the rules of the Contracting Party in which the traffic is proposed to be enplaned.

D. The aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is to be enplaned may withhold approval of a flight, series of flights or part of a series of flights proposed to be operated by a carrier of the other Contracting Party to the extent that the number of seats on such flight or flights, when added to the number of seats previously approved for operations by all carriers of that Contracting Party in a Schedule, would exceed their percentage, as set forth in that Schedule, of the preliminary or final forecast for that Schedule. However, if the carriers of the first Contracting Party have received approval for the operation of a total number of seats in a Schedule in excess of their percentage, as set forth in that Schedule, of the preliminary or final forecast for that Schedule, approval may be withheld with respect to carriers of the other Contracting Party only to the extent that the excess of such carriers would be greater than the excess of the carriers of the first Contracting Party by more than the proportion of the respective percentages in that Schedule. If approval for a flight or flights has been withheld pursuant to this paragraph, such flight or flights shall subsequently be approved to the extent that the conditions specified in this paragraph may later become inapplicable.

E. Applications involving proposed operations during the upcoming operating year submitted prior to the announcement of the preliminary forecast for that operating year shall be acted upon when that forecast is announced.

F. If approval for a flight or flights of a carrier has been withheld, pursuant to paragraph D above, such carrier may submit an application to the aeronautical authorities of the Contracting Party withholding the approval requesting that such flight or flights be approved as required by the public convenience and necessity if such Contracting Party is Canada or the public interest if such Contracting Party is the United States of America. Such applications shall be processed under the laws and regulations of the Contracting Party withholding the approval.

G. In order to assure that the foregoing provisions operate equitably and do not serve to restrict the market artificially, the aeronautical authorities of

- (3) un demi de un pour cent, pour chaque pour cent complet de la modification réelle, pour la partie de la modification s'étendant de 36 à 70 pour cent inclusivement, et
- (4) un quart de un pour cent, pour chaque pour cent complet de la modification réelle, pour chaque partie de la modification s'étendant au-dessus de 70 pour cent;

les fractions des pourcentages étant arrondies au nombre entier le plus proche.

B. Tout siège, soit pour un aller ou un aller et retour (y compris les voyages circulaires et les voyages en circuit ouvert en tant que voyage aller et retour) compte comme un siège.

C. Chaque transporteur doit présenter en même temps aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes tous documents, déclarations ou renseignements exigés, avant organisation du trafic selon les règlements de la Partie contractante sur le territoire de laquelle on se propose d'embarquer le trafic.

D. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic doit être embarqué peuvent refuser l'autorisation d'un vol, d'une série de vols ou d'une partie d'une série de vols que se propose d'assurer un transporteur de l'autre Partie contractante, dans la mesure où le nombre de sièges pour ce vol ou ces vols, lorsqu'on l'ajoute au nombre de sièges antérieurement approuvé pour l'exploitation par tous les transporteurs de ladite Partie contractante d'une liste, dépasse leur pourcentage, tel qu'établi dans cette liste, des prévisions préliminaires ou définitives de cette liste. Toutefois, si les transporteurs de la première Partie contractante ont reçu l'autorisation d'exploiter un nombre total de sièges d'une liste dépassant leur pourcentage, tel qu'établi dans cette liste, des prévisions préliminaires ou définitives de cette liste, l'autorisation ne peut être refusée à l'endroit des transporteurs de l'autre Partie contractante que dans la mesure où le surplus de ces transporteurs dépasse le surplus des transporteurs de la première Partie contractante dans une proportion supérieure aux pourcentages respectifs de cette liste. Si l'autorisation d'un vol ou de vols a été refusée conformément au présent paragraphe, ce vol ou ces vols devront être ultérieurement autorisés dans la mesure où les conditions spécifiées au présent paragraphe pourraient être ultérieurement inapplicables.

E. Les demandes concernant les exploitations projetées pendant la prochaine année d'exploitation présentées avant l'annonce de la prévision préliminaire pour ladite année d'exploitation doivent être mises à exécution lors de l'annonce de cette prévision.

F. Si l'autorisation d'un vol ou de vols d'un transporteur a été refusée, conformément au paragraphe D ci-dessus, ce transporteur peut présenter une demande aux autorités aéronautiques de la Partie contractante refusant l'autorisation, en demandant que ce vol ou ces vols soient autorisés, comme l'exigent la commodité et les besoins du public si le Canada est la Partie contractante ou comme l'exige l'intérêt du public si les États-Unis d'Amérique sont la Partie contractante. Ces demandes doivent être examinées d'après les lois et règlements de la Partie contractante qui refuse l'autorisation.

G. Afin de s'assurer que les dispositions susmentionnées sont appliquées de façon équitable et ne servent pas à limiter artificiellement le marché, les autorités aéronautiques des Parties contractantes maintiendront des contacts

the Contracting Parties will maintain close and frequent contact as necessary to resolve such questions of implementation as may arise.

III. *Review Provisions*

A. The Contracting Parties shall consult, pursuant to Article XV of the Agreement, if the actual number of seats flown by all carriers in a Schedule during an operating year is greater or less than the forecast for that Schedule by more than 15 percent in order to agree on improved methods of forecasting.

B. Within six months after the end of each operating year, the Contracting Party in which the traffic is explained shall inform the other Contracting Party of the total number of seats flown in each of the Schedules, broken down by specific service types, by areas of destination, and by carriers.

étroits et fréquents selon les besoins afin de résoudre les questions de mise en application qui pourraient surgir.

III. Dispositions relatives à la révision

A. Les Parties contractantes devront se consulter, conformément à l'Article XV de l'Accord, si le nombre réel des sièges occupés lors de vols, par tous les transporteurs d'une liste, pendant une année d'exploitation, est supérieur ou inférieur de plus de 15 pour cent aux prévisions pour cette liste, afin de se mettre d'accord pour améliorer les méthodes de prévision.

B. Dans les six mois suivant la clôture de chaque année d'exploitation, la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic est embarqué doit informer l'autre Partie contractante du nombre total de sièges occupés durant des vols dans chacune des listes, en subdivisant suivant les genres de services rendus, les zones de destination et les transporteurs.

Schedule 1

A. Market area: Enplanements in the territory of Canada and deplane-
ments in the State of Hawaii.

B. Types of nonscheduled air service: All passenger charters except those
encompassed by subparagraph (2) of paragraph C of Section IV of Annex A.

C. Percentages to be applied to the preliminary and final forecasts for the
market area defined in paragraph A above:

		United States Carriers	Canadian Carriers
First Phase:	April 1, 1974- March 31, 1975	10	90
	April 1, 1975- March 31, 1976	10	90
Second Phase:	April 1, 1976- March 31, 1977	20	80
	April 1, 1977- March 31, 1978	20	80
Final Phase:	April 1, 1978- March 31, 1979 and any subsequent operating year	25	75

Liste 1

A. Zone de marché: Embarquements sur le territoire du Canada et débarquements sur le territoire de l'État d'Hawaii.

B. Genres de services aériens non réguliers: Tous les services d'affrètement pour passagers, sauf ceux qui sont couverts par l'alinéa (2) du paragraphe C de la section IV de l'Annexe A.

C. Pourcentages devant être appliqués aux prévisions préliminaires et finales pour la zone de marché définie au paragraphe A ci-dessus:

		Transporteurs des États-Unis	Transporteurs du Canada
Première phrase:	1 ^{er} avril 1974— 31 mars 1975	10	90
	1 ^{er} avril 1975— 31 mars 1976	10	90
Deuxième phase:	1 ^{er} avril 1976— 31 mars 1977	20	80
	1 ^{er} avril 1977— 31 mars 1978	20	80
Phase finale:	1 ^{er} avril 1978— 31 mars 1979	25	75

et toute année d'exploitation
ultérieure.

Schedule 2

A. Market area: Enplanements in the territory of Canada and deplanements in Florida.

B. Types of nonscheduled air service: All passenger charters except those encompassed by subparagraphs (1) and (2) of paragraph C of Section IV of Annex A.

C. Percentages to be applied to the preliminary and final forecasts for the market area defined in paragraph A above:

		United States Carriers	Canadian Carriers
First Phase:	April 1, 1974- March 31, 1975	10	90
	April 1, 1975- March 31, 1976	10	90
Second Phase:	April 1, 1976- March 31, 1977	20	80
	April 1, 1977- March 31, 1978	20	80
Final Phase:	April 1, 1978- March 31, 1979	25	75
	and any subsequent operating year		

Liste 2

A. Zone de marché: Embarquement sur le territoire du Canada et débarquement sur le territoire de l'État de Floride.

B. Genres de services aériens non réguliers: Tous les services d'affrètement pour passagers, sauf ceux qui sont couverts par les alinéas (1) et (2) du paragraphe C de la section IV de l'Annexe A.

C. Pourcentages devant être appliqués aux prévisions préliminaires et finales pour la zone de marché définie au paragraphe A ci-dessus.

		Transporteurs des États-Unis	Transporteurs du Canada
Première phase:	1 ^{er} avril 1974— 31 mars 1975	10	90
	1 ^{er} avril 1975— 31 mars 1976	10	90
Deuxième phase:	1 ^{er} avril 1976— 31 mars 1977	20	80
	1 ^{er} avril 1977— 31 mars 1978	20	80
Phase finale:	1 ^{er} avril 1978— 31 mars 1979	25	75

et toute année d'exploitation ultérieure.

Schedule 3

A. Market area: Enplanements in the territory of Canada and deplanements in the State of Hawaii, Florida, California, Arizona, Nevada, Puerto Rico, and the U.S. Virgin Islands.

B. Types of nonscheduled air service: All passenger charters except those encompassed by subparagraphs (1) and (2) of paragraph C of Section IV of Annex A.

C. Percentages⁽¹⁾ to be applied to the preliminary and final forecasts⁽²⁾ for the market area defined in paragraph A above:

		United States Carriers	Canadian Carriers
First Phase:	April 1, 1974- March 31, 1975	20	80
	April 1, 1975- March 31, 1976	20	80
Second Phase:	April 1, 1976- March 31, 1977	35	65
	April 1, 1977- March 31, 1978	35	65
Final Phase:	April 1, 1978- March 31, 1979	40	60
	and any subsequent operating year		

⁽¹⁾ For the purpose of implementation of Section II(D) of this Annex and paragraph B above, proposed enplanements in Canada with deplanements in the State of Hawaii shall be governed exclusively by Schedule 1 to this Annex, and proposed enplanements in Canada with deplanements in Florida shall be governed exclusively by Schedule 2 to this Annex.

⁽²⁾ The minimum preliminary and final forecasts to be applied for this Schedule shall be no less than 120 percent of the preliminary and final forecasts applicable to the State of Hawaii, Florida, and Nevada combined.

Liste 3

A. Zone du marché: Embarquements sur le territoire du Canada et débarquements sur le territoire des États d'Hawaii, de Floride, de Californie, d'Arizona, du Nevada, de Porto Rico et des îles Vierges (É.-U.)

B. Genres de services aériens non réguliers: Tous les services d'affrètement pour passagers, sauf ceux qui sont couverts par les alinéas (1) et (2) du paragraphe C de la section IV de l'Annexe A.

C. Pourcentages: ⁽¹⁾ devant être appliqués aux prévisions préliminaires et définitives⁽²⁾ pour la zone de marché définie au paragraphe A ci-dessus:

		Transporteurs des États-Unis	Transporteurs du Canada
Première phase:	1 ^{er} avril 1974—		
	31 mars 1975	20	80
	1 ^{er} avril 1975—		
	31 mars 1976	20	80
Deuxième phase:	1 ^{er} avril 1976—		
	31 mars 1977	35	65
	1 ^{er} avril 1977—		
	31 mars 1978	35	65
Phase finale:	1 ^{er} avril 1978—		
	31 mars 1979	40	60

et toute année d'exploitation ultérieure.

⁽¹⁾ Aux fins de la mise en application de la section II (D) de la présente Annexe et du paragraphe B ci-dessus, les embarquements projetés au Canada avec débarquement dans l'État d'Hawaii seront exclusivement régis par la liste 1 de la présente Annexe, et les embarquements projetés au Canada avec débarquements en Floride seront régis exclusivement par la liste 2 de la présente Annexe.

⁽²⁾ Les prévisions minimales préliminaires et finales devant être appliquées pour la présente liste ne devront pas être inférieures à 120 pour cent des prévisions préliminaires et finales applicables aux États d'Hawaii, de Floride et du Nevada combinés.

ANNEX D
IMPLEMENTATION, ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT

I. Flight Authorizations and Notifications

A. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require that a carrier of the other Contracting Party apply for approval of each flight or series of flights and await receipt of such approval prior to the operation of any flight involving enplanements, in the territory of the first Contracting Party, which utilize aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds. Such approval may be withheld only in accordance with paragraph A of Section IV of Annex A, Section IV of Annex B, or Section II of Annex C. Applications for approval in emergency situations may be made by telegram or telephone giving essential details with normal documentation being provided as soon as possible.

B. It is the intention of the Contracting Parties to cooperate to the maximum extent possible on matters covered by paragraph A above in an attempt to avoid the necessity of the aeronautical authorities of one Contracting Party acting directly against a carrier or carriers of the other Contracting Party. In particular, withholding of approval pursuant to paragraph A of Section IV of Annex A will normally be taken only after consultation with the other Contracting Party for the purpose of resolving the matter. In addition, if a carrier substantially exceeds the requirements of paragraph A of Section IV of Annex A during any period of time, or if, with respect to traffic not subject to paragraph C of Section IV of Annex A, the relationship of the carrier's volume of traffic, enplaned in the territory of the Contracting Party of which it is not a national, to the volume of traffic such carrier enplaned in the territory of the Contracting Party of which it is a national, substantially exceeds the relationship set forth in paragraph A of Section IV of Annex A, the Contracting Parties shall consult promptly at the request of either, in order to decide what corrective action should be taken to avoid the continuation of the imbalance.

C. The aeronautical authorities of one Contracting Party may, with respect to nonscheduled air service traffic enplaned in the territory of the other Contracting Party and deplaned in the territory of the first Contracting Party, require that carriers of both Contracting Parties transmit a notification in advance of all flights utilizing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds, to the aeronautical authorities of the first Contracting Party, provided, however, that such transmittal shall not be required more than 48 hours in advance of the flight, except that in cases where contracting takes place less than 48 hours in advance of the flight, transmittal shall be as soon as possible, if necessary by telegram or telephone. The information required to be provided in any such notification shall be limited to the type of charter, routing, date or dates of operation, aircraft type, and number of seats or volume of space contracted for.

ANNEXE D
MISE EN ŒUVRE, ADMINISTRATION ET APPLICATION

I. Autorisations et notifications de vols

A. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger qu'un transporteur de l'autre Partie contractante demande une autorisation pour chaque vol ou série de vols et attende la réception de cette autorisation avant d'assurer un vol quelconque comportant des embarquements sur le territoire de la première Partie contractante qui utilise des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres. Cette autorisation ne peut être refusée que dans les cas prévus au paragraphe A de la section IV de l'annexe A, de la section IV de l'Annexe B ou de la section II de l'Annexe C. Les demandes d'autorisation dans les cas d'urgence peuvent être faites par télégramme ou par téléphone, en donnant les principaux détails, la documentation normale devant être fournie dès que possible.

B. Il est dans l'intention des Parties contractantes de collaborer au maximum en ce qui concerne les questions couvertes par le paragraphe A ci-dessus afin d'éviter qu'il ne soit nécessaire aux autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes d'agir directement à l'endroit d'un ou de plusieurs transporteurs de l'autre Partie contractante. En particulier, le refus d'autorisation, conformément au paragraphe A de la section IV de l'Annexe A n'entrera normalement en vigueur qu'après consultations avec l'autre Partie contractante afin de résoudre la question. En outre, si un transporteur dépasse de façon notable les exigences du paragraphe A de la section IV de l'Annexe A durant une période quelconque ou si, en ce qui concerne le trafic non assujéti au paragraphe C de la section IV de l'Annexe A, le volume de trafic d'un transporteur embarqué sur le territoire de la Partie contractante dont il n'est pas un ressortissant, par rapport au volume de trafic que ce transporteur a embarqué sur le territoire de la Partie contractante dont il est un ressortissant, dépasse de façon notable le rapport énoncé au paragraphe A de la section IV de l'Annexe A, les Parties contractantes devront se consulter dans les plus brefs délais à la demande de l'une ou de l'autre afin de décider des mesures correctives à prendre pour éviter que ne se maintienne le déséquilibre.

C. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent, en ce qui concerne le trafic de services aériens non réguliers embarqué dans le territoire de l'autre Partie contractante et débarqué sur le territoire de la première Partie contractante, exiger que les transporteurs des deux Parties contractantes transmettent à l'avance aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante une notification relative à tous les vols pour lesquels sont utilisés des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres, sous réserve toutefois que cette notification ne soit pas exigée plus de 48 heures avant le vol. Toutefois, dans les cas où le contrat de location est effectif moins de 48 heures avant le vol, la notification doit être faite dès que possible, par télégramme ou par téléphone si nécessaire. Les renseignements que l'on doit fournir dans une telle notification se limitent au genre d'affrètement, à l'acheminement, à la date ou aux dates d'exploitation, au type d'aéronef et au nombre de sièges ou au volume faisant l'objet de la location.

II. *Enforcement Cooperation*

To minimize the administration burdens of enforcement procedures on carriers and organizers with respect to advance booking and travel group charters, and at the same time to coordinate enforcement procedures with respect to such charters, the aeronautical authorities of the Contracting Party in which the traffic is enplaned shall, on request, transmit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as practicable, passenger lists and other appropriate documents to facilitate the conduct of spot checks of flights. The aeronautical authorities of that other Contracting Party shall not require the routine filing with them of passenger lists and other documents for advance booking and travel group charters which enplane traffic in the territory of the first Contracting Party. The aeronautical authorities of that other Contracting Party shall transmit to the aeronautical authorities of the first Contracting Party, for appropriate enforcement of the latter's regulations, evidence obtained of possible violations on flights operated pursuant to such regulations, rather than interrupt the flight and cause inconvenience to the travelling public.

III. *Reporting Requirements*

In addition to reasonable reporting requirements which either Contracting Party may impose, each carrier shall be required to report flights utilizing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds on Canadian Transport Commission Statement 40 on a monthly basis to the aeronautical authorities of each Contracting Party.

IV. *Impairment of Scheduled Air Services*

In view of the nature of the air transportation markets between Canada and the State of Hawaii and between Canada and Florida, and in view of the interest of both Contracting Parties in avoiding substantial impairment of the scheduled air services operated in these markets under the Air Transport Agreement, both Contracting Parties will consult at any time, at the request of either and pursuant to Article IX (1) of the present Agreement, to review the situation in these markets and to determine whether special arrangements should be adopted to avoid substantial impairment.

II. *Collaboration pour la mise en application*

Pour alléger au maximum les tâches administratives des transporteurs et des organisateurs relatives aux procédures de mise en application en ce qui concerne les réservations anticipées et les affrètements pour voyages en groupe, et pour coordonner en même temps les méthodes de mise en application en ce qui concerne ces affrètements, les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le trafic est embarqué doivent, sur demande et dès que possible, transmettre aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des listes de passagers et autres documents appropriés pour faciliter les vérifications sur place des vols. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne devront pas exiger le dépôt habituel des listes de passagers et autres documents relatifs aux réservations anticipées et aux affrètements pour voyages en groupe lors d'un embarquement de trafic sur le territoire de la première Partie contractante. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante devront transmettre aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante, en vue de la mise en application appropriée des règlements de cette dernière, les preuves obtenues relativement à des violations éventuelles lors de vols effectués conformément à ces règlements, plutôt que d'interrompre le vol et de gêner les voyageurs.

III. *Exigences relatives aux comptes rendus*

En plus des exigences raisonnables que peuvent imposer l'une ou l'autre des Parties contractantes en ce qui concerne les comptes rendus, il sera exigé que chaque transporteur, sur une base mensuelle et en utilisant le relevé 40 de la Commission canadienne des transports, rende compte aux autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes des vols pour lesquels sont utilisés des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres.

IV. *Détérioration des services aériens réguliers*

Étant donné la nature des marchés de transport aérien entre le Canada et l'État d'Hawaii et entre le Canada et la Floride, et étant donné l'intérêt des deux Parties contractantes à éviter des détériorations notables des services aériens réguliers exploités sur ces marchés en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens, les deux Parties contractantes se consulteront, à n'importe quel moment, à la demande de l'une ou l'autre, et conformément à l'Article IX (1) du présent Accord pour examiner la situation de ces marchés et pour déterminer s'il est nécessaire d'adopter des arrangements spéciaux afin d'éviter toute détérioration notable.

II

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

Ottawa, May 8, 1974.

No. 78

SIR:

I have the honor to refer to the Nonscheduled Air Service Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada signed on this date, and to express the reservation of my Government that, notwithstanding Article VII(2) of that Agreement, the performance by any carrier of Inclusive Tour Charter flights enplaned in Canada by any carrier shall, in addition to meeting the requirements of the Canadian Transport Commission regulations applicable thereto, also be conditional upon the land portion of the tour providing overnight hotel accommodations at a minimum number of places other than the point of origin, each place a minimal distance from the other, each such minimum to be the minimum permitted by the Civil Aeronautics Board for any United States—Canada Inclusive Tour Charter by any United States carrier; provided, however, that any Canadian carrier (other than a Canadian carrier also designated under the Air Transport Agreement for service on any route having a terminal or coterminal in Florida or the State of Hawaii) may, in lieu of the above minimums, meet only the minimal stop requirements extant July 30, 1973, prior to the amendment of subparagraph 41(g) (i) of Air Carrier Regulations SOR/72-145 as set forth in Canadian Transport Commission General Order No. 1973-1 Air of July 31, 1973.

I would appreciate receiving confirmation from you that the Government of Canada acknowledges the above reservation.

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

No. 78

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens non réguliers entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada, signé à la présente date, et d'exprimer la réserve de mon Gouvernement selon laquelle, nonobstant l'Article VII (2) dudit Accord, l'exécution de vols d'affrètement voyage tout compris, avec embarquement au Canada par un quelconque transporteur devra, en plus de répondre aux exigences des règlements y applicables de la Commission canadienne des transports, être soumise également à la condition suivante, soit que la portion terrestre du voyage comporte le logement à l'hôtel pour la nuit en un nombre minimum d'endroits autres que le point d'origine, chaque endroit étant situé à une distance minimale de l'autre et chacun de ces minima devant correspondre aux minima permis par le *Civil Aeronautics Board* pour un affrètement voyage tout compris États-Unis—Canada effectué par un transporteur quelconque des États-Unis, sous réserve toutefois que tout transporteur canadien (autre qu'un transporteur canadien également désigné en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens pour assurer le service sur toute route ayant un terminus ou des coterminus en Floride ou dans l'État d'Hawaii) puisse, au lieu des minima susmentionnés, satisfaire aux exigences minimales d'escale existant le 30 juillet 1973, avant modification de l'alinéa 41 (g) (i) du Règlement sur les transporteurs aériens DORS/72-145, tel qu'énoncé dans l'ordonnance générale n° 1973-1 Air du 31 juillet 1973 de la Commission canadienne des transports.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous confirmer que le Gouvernement du Canada reconnaît la réserve susmentionnée, dont les versions anglaise et française font également foi.

Veillez 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 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 concerning a reservation expressed by your Government with respect to the Nonscheduled Air Services Agreement.

The Government of Canada acknowledges this reservation. In turn, I wish to express the reservation of my Government that it will not:

- (1) apply the provisions of subparagraphs (4) and (5) of paragraph C of Section IV of Annex A to the said Agreement in so far as deplane-ments in Hawaii or Florida are concerned;
- (2) implement the second phases defined in Schedules 1, 2, and 3 of Annex C to the said Agreement but will continue to apply the percentages shown for the first phase in any operating year after the first phase;
- (3) implement Section II (A) and (B) of Annex B to the said Agreement with respect to travel group charter and advance booking charter services;
- (4) implement footnote No. 2 in Schedule 3 of Annex C to the said Agreement.

This reservation will terminate when the Government of Canada receives notice from the Government of the United States of America that the reservation set forth in the note referred to above has been terminated, except that the percentages shown for the second phases specified in Schedules 1, 2, and 3 of Annex C to the said Agreement will not be applied until April 1 of the third operating year after the date of said notice and the percentages shown for the final phases defined in the same Schedules will be applied two years thereafter. The Government of Canada will, however, review the possibility of removing that part of its reservation set forth in numbered paragraph 3 above, in whole or in part, without regard to termination by the Government of the United States of America of its reservation.

I would appreciate receiving confirmation that the Government of the United States acknowledges the reservation of the Government of Canada, as set forth in this note, equally authentic in English and in French.

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.

III

*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 reporter à votre Note de ce jour relative à une réserve exprimée par votre Gouvernement au sujet de l'Accord relatif aux services aériens non réguliers.

Le Gouvernement du Canada note cette réserve. A mon tour, je désire exprimer la réserve de mon gouvernement selon laquelle:

- (1) il n'appliquera pas les dispositions des alinéas (4) et (5) du paragraphe C de la section IV de l'Annexe A dudit Accord, en ce qui concerne les débarquements à Hawaii ou en Floride;
- (2) il n'appliquera pas la deuxième phase définie dans les listes 1, 2 et 3 de l'Annexe C dudit Accord, mais continuera à appliquer les pourcentages indiqués pour la première phase lors de toute année d'exploitation faisant suite à la première phase;
- (3) il n'appliquera pas la section II(A) et (B) de l'Annexe B dudit Accord en ce qui concerne les services d'affrètement pour voyages en groupe et les services d'affrètement avec réservation anticipée;
- (4) il n'appliquera pas le renvoi n° 2 de la liste 3 de l'Annexe C dudit Accord.

Cette réserve prendra fin lorsque le Gouvernement du Canada sera avisé par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique que la réserve énoncée dans la Note susmentionnée a pris fin. Toutefois, les pourcentages indiqués pour la deuxième phase précisée dans les listes 1, 2 et 3 de l'Annexe C dudit Accord ne seront pas appliqués avant le 1^{er} avril de la troisième année d'exploitation faisant suite à la date dudit avis et les pourcentages indiqués pour les phases finales définies dans les mêmes listes seront appliqués deux années plus tard. Toutefois, le Gouvernement du Canada examinera la possibilité de supprimer cette partie de sa réserve, énoncée au paragraphe 3 susmentionné, en totalité ou partiellement, indépendamment de l'annulation de la réserve du Gouvernement des États-Unis.

Je vous saurais gré de confirmer que le Gouvernement des États-Unis note la réserve du Gouvernement du Canada exprimée dans la présente Note, dont les versions anglaise et française font également foi.

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.

IV

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

Ottawa, May 8, 1974.

No. 79

SIR:

I have the honor to refer to your note of this date which acknowledges the reservation of my Government regarding the performance of Inclusive Tour Charter flights and expresses a reservation of your Government. The Government of the United States of America acknowledges the reservation of the Government of Canada set forth in your note, equally authentic in English and in French.

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

WILLIAM J. PORTER

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

IV

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

(Traduction)

Ottawa, le 8 mai 1974

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note en date de ce jour, qui note la réserve exprimée par mon Gouvernement relativement à l'exécution de vols d'affrètement voyage tout compris et qui exprime une réserve de votre Gouvernement. Le Gouvernement des États-Unis note la réserve du Gouvernement du Canada exprimée dans votre Note, dont les versions anglaise et française font également foi.

Veillez 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.

V

*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 the Nonscheduled Air Service Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America signed on this date and to your Note of the same date concerning a reservation expressed by your Government with respect to the said Agreement.

In order to facilitate the movement of traffic under the Agreement and to avoid the necessity of cancelling contracts in force between carriers and charterers, I propose, on behalf of my Government, that the following interim arrangements be applied on the coming into force of the Agreement until carriers are issued new or amended licences pursuant to Article III of the Agreement:

1. Any carrier designated by the Government of the United States shall, pending application for, and issuance of, an appropriate license under the Agreement, be deemed to have obtained such a license and to have been authorized to operate nonscheduled air services between the respective territories of Canada and the United States as provided for in the Agreement, provided such carrier (a) holds a valid class 9-4 license issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission, or (b) appears on the current eligible list of the said Committee on the date of the coming into force of the Agreement.
2. Any carrier designated by the Government of Canada shall, pending issuance of an amended foreign air carrier permit under the Agreement, be allowed to operate nonscheduled air services between the respective territories of the United States and Canada as provided for in the Agreement to the maximum extent the Civil Aeronautics Board is legally empowered to do so (e.g. by waiver of its regulations), provided such carrier holds a valid foreign air carrier permit.
3. Any carrier designated by the Government of Canada (other than a carrier also designated under the Air Transport Agreement for service on any route having a terminal or coterminal in Florida or the State of Hawaii), with respect to inclusive tour charter flights by such carriers which are to enplane traffic in Canada and which have been approved by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission prior to the coming into force of the Agreement, shall be permitted to operate such flights under the Agreement without applicability of the reservation of the Government of the United States.

V

*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 à l'Accord relatif aux services aériens non réguliers entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique signé aujourd'hui et à votre Note de ce jour qui exprime une réserve de votre Gouvernement à l'endroit dudit Accord.

Afin de faciliter le mouvement du trafic aux termes dudit Accord et d'éviter de devoir résilier des contrats en vigueur entre les transporteurs et les affréteurs, je propose, au nom de mon Gouvernement, que les arrangements transitoires suivants soient mis en application au moment de l'entrée en vigueur dudit Accord jusqu'à ce que les transporteurs aient reçu des licences nouvelles ou modifiées, en conformité avec l'Article III de l'Accord:

1. Tout transporteur désigné par le Gouvernement des États-Unis, en attendant de présenter sa demande de permis et de recevoir aux termes de l'Accord ledit permis pertinent sera considéré comme ayant obtenu un tel permis et étant autorisé à exploiter des services aériens non réguliers entre les territoires respectifs du Canada et des États-Unis comme il est précisé dans l'Accord, pourvu que le transporteur a) détienne un permis valide de la classe 9-4 délivré par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports ou b) qu'il figure dans la liste d'admissibilité en cours dudit Comité à la date de l'entrée en vigueur de l'Accord.
2. Tout transporteur désigné par le Gouvernement du Canada, en attendant la délivrance d'un permis modifié pour les transporteurs aériens étrangers aux termes de l'Accord, pourra exploiter des services aériens non réguliers entre les territoires respectifs des États-Unis et du Canada comme il est précisé dans l'Accord, dans la mesure maximale où le *Civil Aeronautics Board* y est autorisé de par la loi (par ex.: par la dérogation à ses règlements), pourvu que le transporteur détienne un permis pour les transporteurs étrangers valide.
3. En ce qui concerne les vols d'affrètement voyage tout compris par des transporteurs qui embarqueront du trafic au Canada et auront été approuvés par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports avant la date de l'entrée en vigueur de l'Accord tout transporteur désigné par le Gouvernement du Canada (autre qu'un transporteur également désigné aux termes de l'Accord relatif aux transports aériens pour exploiter toute route ayant un aéroport terminal ou coterminale en Floride ou dans l'État de Hawaii) pourra assurer cesdits vols aux termes de l'Accord sans que soit appliquée la réserve exprimée par le Gouvernement des États-Unis.

I would appreciate receiving confirmation from you that the above interim arrangements set forth in this note, equally authentic in English and in French, are acceptable to your Government.

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.

1. Tout transporteur désigné par le Gouvernement des États-Unis en attendant de présenter sa demande de permis de permis et de recevoir aux termes de l'Accord...
2. Le transporteur désigné par le Gouvernement du Canada, en attendant de présenter sa demande de permis de permis et de recevoir aux termes de l'Accord...
3. Le transporteur désigné par le Gouvernement du Canada, en attendant de présenter sa demande de permis de permis et de recevoir aux termes de l'Accord...

Je vous saurais gré de me confirmer que les arrangements transitoires exprimés dans cette note, dont les versions anglaise et française font également foi, rencontrent l'agrément de votre Gouvernement.

Veuillez 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.

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

VI

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

Ottawa, May 8, 1974.

No. 80

SIR:

I have the honor to refer to your note of this date proposing interim arrangements to be applied on the coming into force of the Nonscheduled Air Service Agreement until carriers are issued new or amended licenses pursuant to Article III of the Agreement and to confirm that the proposals set forth in your note, equally authentic in English and in French, are acceptable to my Government.

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

WILLIAM J. PORTER

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

VI

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

(Traduction)

Ottawa, le 8 mai 1974

No. 80

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note en date de ce jour dans laquelle vous proposez l'application d'arrangements transitoires à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord relatif aux services aériens non réguliers et jusqu'à ce que les transporteurs aient reçu de nouvelles licences ou des licences modifiées, en conformité de l'Article III de l'Accord; j'ai l'honneur de confirmer que les propositions énoncées dans votre Note, qui fait également foi en anglais et en français, rencontrent l'agrément de mon Gouvernement.

Veillez 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.

LIBRARY E A/BIBLIOTHEQUE A E



3 5036 20092233 7

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: 65 cents
Other Countries: 80 cents

Catalogue No. E3-1974/16

Price subject to change without notice

Information Canada
Ottawa, 1975

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: 65 cents
Autres Pays: 80 cents

N° de catalogue E3-1974/16

Prix sujet à changement sans avis préalable

Information Canada
Ottawa, 1975

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1975

③ CB
6894 18 POCKET