



CANADA

TREATY SERIES 1966 No. 2 RECUEIL DES TRAITÉS

TABLE OF CONTENTS

AIR

PAGE	
1	The Agreement
1	Schedule I
2	Schedule II
2	Agreement between CANADA and the UNITED STATES
2	OF AMERICA
	Exchanges of Notes

Signed at Ottawa January 17, 1966

Entered into force January 17, 1966

AIR

Accord entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signé à Ottawa le 17 janvier 1966

En vigueur le 17 janvier 1966

43 279 719
b 3647271

43 208 662
95659-1
b 1638634



TABLE OF CONTENTS

	PAGE
The Agreement	4
Schedule I	24
Schedule II	26
Exchanges of Notes	28

Signed at Ottawa January 17, 1966

Entered into force January 17, 1966

AIR

Accord entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signé à Ottawa le 17 janvier 1966

En vigueur le 17 janvier 1966

THE GOVERNMENT OF CANADA AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

PREAMBLE

The Government of Canada and the Government of the United States of America (hereinafter called the Contracting Parties) to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944,¹⁾

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
L'Accord	5
Liste I	25
Liste II	27
Échanges des Notes	29

Believing that a route pattern established primarily on the basis of actual and potential traffic between the two countries will best serve the needs of the travelling and shipping public; and that such a route pattern will be of benefit to the two countries by ensuring 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 also to accommodate the needs of the people of the two countries with a minimum of artificial restrictions existing from the existence of their common border; and

Desiring to ensure equitable opportunities for the airlines of the two countries to participate in the development of this system and to make optimum use of modern equipment; and

Determining that this Agreement shall reflect the special relationship between the two countries, consistent with general international obligations;

Have agreed as follows:

ARTICLE I
PRINCIPLES

(a) In establishing routes pursuant to this Agreement and consistent with the principles set forth in the Preamble, the principal objective shall be to provide for direct service between points in the two countries where the existing or potential traffic indicates a need for such service, considering primarily:

1. the points of true origin of traffic in the territories of one Contracting Party and the points of true destination of such traffic in the territory of the other Contracting Party; and
2. the flow of traffic between points in the two countries.

(b) The allocation of routes between the two Contracting Parties is designed to establish an equitable overall exchange of economic benefits derived from the establishment of air services between the two countries, including equitable opportunity for the airlines of the two countries to serve the needs of the travelling and shipping public.

¹⁾ Canada Treaty Series 1944, No. 23.

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

PREAMBLE

The Government of Canada and the Government of the United States of America (hereinafter called the Contracting Parties):

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944;⁽¹⁾

Desiring to conclude an agreement for the purposes of promoting to the fullest possible extent commercial 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;

Believing that a route pattern established primarily on the basis of actual and potential traffic between the two countries will best serve the needs of the travelling and shipping public;

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 airlines of the two countries to participate in the development of this system and to make optimum use of modern equipment; and

Determined that this Agreement shall reflect the special relationship between the two countries, consistent with general international obligations;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

(a) In establishing routes pursuant to this Agreement and consistent with the principles set forth in the Preamble, the principal objective shall be to provide for direct service between points in the two countries where the existing or potential traffic indicates a need for such service, considering primarily:

1. the points of true origin of traffic in the territories of one Contracting Party and the points of true destination of such traffic in the territory of the other Contracting Party; and
2. the flow of traffic between points in the two countries.

(b) The allocation of routes between the two Contracting Parties is designed to establish an equitable overall exchange of economic benefits derived from the establishment of air services between the two countries, including equitable opportunity for the airlines of the two countries to serve the needs of the travelling and shipping public.

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1944, No. 36.

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT CANADIEN ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

PRÉAMBULE

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique (appelés ci-après les Parties contractantes):

Ayant ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944;⁽¹⁾

Désirant conclure un accord afin d'encourager dans toute la mesure du possible les services aériens commerciaux;

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

Estimant qu'un système de routes établi essentiellement d'après le trafic actuel et futur entre les deux pays répondra le mieux aux besoins du public, qu'il s'agisse de trafic-passagers ou de trafic-marchandises;

Désirant assurer le développement continu d'un système de services aériens 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 entreprises de transport aérien des deux pays de participer équitablement au développement de ce système et de faire un usage optimum du matériel moderne; et

Résolus à ce que le présent Accord reflète les relations spéciales qui existent entre les deux pays, en harmonie avec leurs obligations générales sur le plan international;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

a) Pour l'établissement des routes aux termes du présent Accord et conformément aux principes énoncés dans le Préambule, le principal objectif sera d'assurer un service direct entre les points des deux pays où le trafic existant ou éventuel démontre le besoin d'un tel service, en tenant compte essentiellement:

1. des points d'origine réelle du trafic sur le territoire d'une des Parties contractantes, et des points de destination réelle de ce trafic sur le territoire de l'autre Partie contractante; et
2. de l'intensité du trafic entre des points des deux pays.

b) La répartition des routes entre les deux Parties contractantes vise à créer un échange équitable des avantages économiques résultant de l'établissement de services aériens entre les deux pays de même qu'à accorder aux entreprises de transport aérien des deux pays des possibilités équitables de répondre aux besoins du public (trafic-passagers et trafic-marchandises).

⁽¹⁾ Recueil des traités 1944, n° 36.

(c) Either Contracting Party may request review of the pattern of routes set forth in the Schedules annexed to this Agreement with a view to determining whether such pattern is meeting the needs of the travelling and shipping public. Any amendments to the Schedules resulting from such review shall be consistent with the principles set forth in the Preamble and the objectives set forth in paragraphs (a) and (b) of this Article.

ARTICLE II

In accordance with the objectives set forth in Article I of this Agreement, each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights necessary for the conduct of air services by the designated airlines, as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of taking on and discharging international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination, at the points in its territory named on each of the routes specified in the Schedules annexed to this Agreement.

ARTICLE III

Except as otherwise specified in the Schedules annexed to this Agreement,

(a) additional traffic stops on any route specified in the Schedules annexed to this Agreement may be made in the territory of a Contracting Party by the airline or airlines designated by such Contracting Party, provided

1. such stops are between the named terminals and in reasonable proximity to the direct route connecting them;
2. such stops may not result in service by such airline or airlines over any other route specified in the Schedules annexed to this Agreement for which such airline or airlines have not been designated in accordance with Article V; and
3. flights on any specified route may not be originated or terminated at such additional traffic stops;

(b) named points other than terminals on any of the routes specified in the Schedules annexed to this Agreement may at the option of the designated airline or airlines be omitted on any or all flights;

(c) any route specified in the Schedules annexed to this Agreement having two or more terminal points may be operated to one or all of such terminal points on any or all flights at the option of the designated airline or airlines;

(d) the routes specified in the Schedules annexed to this Agreement shall be operated and promoted as routes between the United States and Canada. Should a designated airline of either country provide a service to points beyond its home country in connection with such routes, public advertising or other forms of promotion by such airline in the territory of the other country or in third countries may not employ the terms "single carrier" or "through service" or terms of similar import, and shall state that such service is by connecting flights, even when for operational reasons a single aircraft is used. The flight number assigned to services between the United States and Canada may not be the same as that assigned to flights beyond the home country of the airline performing the service.

ARTICLE IV

An airline designated by one Contracting Party may not take on at one point in the territory of the other Contracting Party traffic destined for another

c) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander une révision du système de routes mentionné dans les Annexes au présent Accord, afin de déterminer si ce système répond aux besoins du public (trafic-passagers et trafic-marchandises). Toute modification apportée aux Annexes et résultant de cette révision devra respecter les principes énoncés au Préambule et les objectifs mentionnés aux alinéas a) et b) du présent Article.

ARTICLE II

Conformément aux objectifs énoncés à l'article premier du présent Accord, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits nécessaires pour l'exploitation des services aériens par les entreprises désignées, à savoir: le droit de transit, le droit d'escale pour raisons non commerciales et le droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises, séparément ou ensemble, aux points de son territoire qui sont désignés pour chacune des routes spécifiées dans les Annexes au présent Accord.

ARTICLE III

Sauf stipulation contraire dans les Annexes au présent Accord,

a) des escales supplémentaires sur toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord peuvent être effectuées dans le territoire d'une Partie contractante par l'entreprise (ou les entreprises) désignée(s) par cette Partie contractante, à condition que

1. ces escales soient situées entre les têtes de ligne désignées et à proximité raisonnable de la route directe qui les relie;
2. ces escales n'entraînent pas l'exploitation d'un service par cette entreprise (ou ces entreprises) sur une autre route spécifiée dans les Annexes au présent Accord pour laquelle l'entreprise (ou les entreprises) n'a (n'ont) pas été désignée(s) conformément à l'Article V; et que
3. les vols sur une route spécifiée n'aient pas ces escales supplémentaires comme point d'origine ou point de destination finale.

b) des points désignés, autres que des têtes de ligne, situés sur toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord peuvent être omis du parcours, au choix de l'entreprise désignée (ou des entreprises) pour l'un des vols ou pour tous les vols qu'elle assure.

c) toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord et qui comporte deux têtes de ligne ou davantage peut être exploitée jusqu'à l'un de ces points ou à tous, pour l'un quelconque des vols ou pour tous les vols, au choix de l'entreprise désignée (ou des entreprises).

d) les routes spécifiées dans les Annexes au présent Accord seront exploitées et développées en tant que routes reliant les États-Unis et le Canada. Si une entreprise désignée de l'un ou l'autre des deux pays assure un service à destination de points situés au-delà de son pays à l'occasion de l'exploitation de ces routes, la publicité ou tout autre moyen de développement utilisé par cette entreprise sur le territoire de l'autre pays ou dans des pays tiers ne pourra employer les termes «transporteur unique», ni «service direct», ni d'autres termes ayant une signification semblable, et devra indiquer que ce service est assuré au moyen de correspondances, même si, pour des raisons d'exploitation, un seul aéronef est utilisé. Le numéro de vol attribué au service entre les États-Unis et le Canada ne devra pas être le même que celui qui sera attribué aux vols à destination de points situés au-delà du pays d'origine de l'entreprise qui assure le service.

ARTICLE IV

Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne peut pas prendre à un point du territoire de l'autre Partie contractante du trafic à

point in the territory of such other Contracting Party. However, an airline designated by one Contracting Party to provide service over a route containing more than one point in the territory of the other Contracting Party may provide a stopover at any of such points to traffic moving on a ticket or waybill providing for transportation on the same airline on a through journey to or from a point outside the territory of such other Contracting Party.

ARTICLE V

(a) Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note to the other Contracting Party, an airline or airlines to operate on any route specified in the Schedules annexed to this Agreement.

(b) Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of an airline to operate over any route specified in the Schedules annexed to this Agreement and to substitute therefor the designation of another airline.

ARTICLE VI

(a) Upon receipt of a designation made by one Contracting Party, and upon receipt from a designated airline of an application in the form and manner prescribed for such applications, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant to the designated airline, subject to the provisions of Article VII and with a minimum of procedural delay, appropriate authorization to operate the services for which it has been designated in accordance with this Agreement.

(b) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them to the operation of international commercial air services.

ARTICLE VII

(a) Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or impose conditions on the authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party in accordance with Article V:

1. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally applied by those authorities;
2. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article VIII; or
3. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

(b) Unless immediate action to withhold or revoke the authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to in Article VIII, the right to withhold or revoke such authorization shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE VIII

(a) 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

destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante. Toutefois, une entreprise qui a été désignée par une Partie contractante pour assurer un service sur une route comportant plus d'un point sur le territoire de l'autre Partie contractante peut permettre un arrêt en cours de route à l'un de ces points pour les passagers ou les marchandises dont le billet ou le bulletin de chargement prévoit le transport aux soins de la même entreprise pour un voyage direct à destination ou à partir d'un point situé en dehors du territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE V

a) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par une note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises pour l'exploitation sur toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord.

b) Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, par une note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise chargée de l'exploitation sur toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord, et de désigner une autre entreprise à cette fin.

ARTICLE VI

a) Dès qu'elles auront reçu la désignation émanant de l'une des Parties contractantes et une demande par l'entreprise désignée, formulée et présentée de la manière prescrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont à cette entreprise, sous réserve des dispositions de l'Article VII et avec le moins de retard possible, l'autorisation d'exploiter les services pour lesquels elle a été désignée conformément au présent Accord.

b) Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront demander à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante de justifier qu'elle est en mesure de 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 VII

a) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, d'annuler ou d'assortir de conditions l'autorisation accordée à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'Article V:

1. si cette entreprise ne peut justifier devant les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux exigences des lois et règlements appliqués normalement par ces autorités;
2. si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements mentionnés à l'Article VIII; ou
3. dans les cas où elle n'a pas obtenu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante.

b) A moins qu'il ne soit nécessaire, pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés à l'Article VIII, d'intervenir immédiatement pour refuser ou annuler l'autorisation accordée à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, le droit de refuser ou d'annuler cette autorisation ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

ARTICLE VIII

a) 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

its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by 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.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, or cargo of the other Contracting Party upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE IX

(a) 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 routes and 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 certificates of competency or licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

(b) A technical authorization issued by the competent authorities of one Contracting Party to a designated airline to conduct scheduled commercial air services provided for in this Agreement will be accepted by the other Contracting Party as evidence that such airline is adequately equipped and able to conduct such services safely. Notwithstanding the foregoing, a designated airline of one Contracting Party may be required to apply for and obtain from the competent authorities of the other Contracting Party, before commencing service, an appropriate technical authorization for its operations within the territory of such other Contracting Party.

ARTICLE X

(a) 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 use by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own airlines over the airlines 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 XI

(a) Each Contracting Party shall exempt the designated airlines 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, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular equipment, ground equipment, stores and other items intended for use solely in connection with the operation

des frontières de ladite Partie contractante, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées 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.

b) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des passagers, des équipages et des cargaisons des aéronefs, y compris les règlements relatifs à l'admission, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine devront être observés par les passagers, équipages et cargaisons de l'autre Partie contractante 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 IX

a) 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 routes et des services prévus dans le présent Accord, à condition que les exigences d'après lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou rendus valides soient égales ou supérieures aux normes minimum 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 les brevets d'aptitude ou les licences qui sont octroyés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante.

b) L'autorisation technique accordée par les autorités compétentes de l'une des Parties contractantes à une entreprise désignée pour l'exploitation de services aériens commerciaux réguliers prévus par le présent Accord sera acceptée par l'autre Partie contractante comme faisant foi de ce que ladite entreprise dispose de l'équipement voulu et peut assurer lesdits services dans des conditions de sécurité. Nonobstant ce qui précède, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut être soumise à l'obligation d'obtenir des autorités compétentes de l'autre Partie contractante, avant de commencer à assurer lesdits services, une autorisation technique appropriée pour les opérations qu'elle doit effectuer dans les limites du territoire de ladite autre Partie contractante.

ARTICLE X

a) Chaque Partie contractante peut imposer ou permettre que l'on impose des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres facilités qui se trouvent sous son contrôle, à condition que ces droits ne soient pas supérieurs à celle que doivent acquitter ses aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux semblables.

b) Aucune des Parties contractantes n'accordera de préférence à ses entreprises sur celles de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements semblables ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes et autres facilités qui se trouvent sous son contrôle.

ARTICLE XI

a) Chaque Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, exemptera les entreprises désignées 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

or servicing of aircraft of the airlines of such other Contracting Party in international air service.

(b) The immunities granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (a) of this Article.

1. introduced into the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals;
 2. retained on board aircraft of the airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 3. taken on board aircraft of the airlines of one Contracting Party in the territory of the other and intended for use in international air service;
- whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the immunity.

ARTICLE XII

(a) The airline or airlines of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to operate air services over any route covered by this Agreement.

(b) Air services provided by the airlines of each Contracting Party under this Agreement shall be operated so as not to affect unduly the services provided by the airline or airlines of the other Contracting Party on all or part of the same routes.

(c) The air services made available to the public by the airlines operating over any route covered by this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(d) It is the understanding of both Contracting Parties that air services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

1. to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
2. to the requirements of through airline operation; and
3. to the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(e) Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on an airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the schedules annexed to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Contracting Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in paragraphs (a), (b), (c), or (d) of this Article, it may request consultations pursuant to Article XIV of the Agreement for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

ARTICLE XIII

(a) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be reasonable, due regard being paid to all relevant factors, such as cost

pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs des entreprises de l'autre Partie contractante qui sont affectés au service aérien international.

b) Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliqueront aux objets visés à l'alinéa a) dudit Article, lorsqu'ils seront

1. introduits dans le territoire d'une Partie contractante par l'autre Partie contractante ou par ses nationaux;
2. conservés à bord des aéronefs des entreprises d'une Partie contractante au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
3. pris à bord d'aéronefs des entreprises d'une Partie contractante dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à être utilisés en service aérien international;

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

ARTICLE XII

a) Les entreprises des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services aériens sur toute route visée par le présent Accord.

b) Les services aériens assurés aux termes du présent Accord par les entreprises de chaque Partie contractante seront exploités de manière à ne pas affecter indûment les services qu'assurent l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante sur une partie ou sur l'ensemble des mêmes routes.

c) Les services aériens offerts au public par des entreprises exploitant une route visée par le présent Accord seront fidèlement adaptés aux besoins du public sur cette route.

d) Les deux Parties contractantes conviennent que les services aériens assurés par une entreprise désignée en vertu du présent Accord garderont comme objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité adaptée aux exigences du trafic entre le pays dont cette entreprise a la nationalité et les pays de destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces routes du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers à un point ou à des points situés sur les routes spécifiées dans le présent Accord sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les deux Parties contractantes, et en harmonie avec le principe général selon lequel la capacité de transport doit être adaptée:

1. aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
2. aux exigences de l'exploitation de services aériens directs; et
3. aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

e) Aucune des deux Parties contractantes ne peut imposer unilatéralement, à une ou plusieurs entreprises de l'autre Partie contractante, des limitations concernant la capacité, la fréquence ou le type des aéronefs qui sont utilisés sur toute route spécifiée dans les Annexes au présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation effectuée par une entreprise de l'autre Partie contractante n'a pas été compatible avec les normes et principes énoncés aux alinéas a), b), c) ou d) du présent Article, elle peut demander, en vertu de l'Article XIV de l'Accord, des consultations qui permettront de déterminer si l'exploitation en question s'est faite en harmonie avec ces normes et principes.

ARTICLE XIII

a) Les tarifs imposés par les entreprises désignées de chaque 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

of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines, as well as the characteristics of each service.

(b) The rates referred to in this Article shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

(c) Any rates proposed by an airline of either Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of introduction, provided that this period of thirty days may be reduced in particular cases by agreement of the said aeronautical authorities.

(d) In the event that power is conferred by law upon the aeronautical authorities of the United States to fix fair and economic rates for the transport of persons and property by air on international services and to suspend proposed rates in a manner comparable to that in which the Civil Aeronautics Board at present is empowered to act with respect to such rates for the transport of persons and property by air within the United States, each of the Contracting Parties shall thereafter exercise its authority in such manner as to prevent any rate or rates proposed by one of its airlines for services from the territory of one Contracting Party to a point or points in the territory of the other Contracting Party from becoming effective or remaining in effect, if in the judgment of the aeronautical authorities of the Contracting Party whose airline or airlines is or are proposing such rate, that rate is unfair or uneconomic. If one of the Contracting Parties on receipt of the notification referred to in paragraph (c) above is dissatisfied with the rate proposed by the airline or airlines of the other Contracting Party, it shall so notify the other Contracting Party prior to the expiry of the first fifteen days of the thirty day period referred to, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached, each Contracting Party will use its best efforts to cause such agreed rate to be put into effect by its airline or airlines.

If agreement has not been reached by the end of the thirty day period referred to in paragraph (c) above, the proposed rate may, unless the aeronautical authorities of the country of the airline concerned see fit to suspend its application, go into effect or remain in effect provisionally pending the settlement of any dispute in accordance with the procedure outlined in paragraph (f) below.

(e) Prior to the time when such power may be conferred upon the aeronautical authorities of the United States, if one of the Contracting Parties is dissatisfied with any rate proposed by the airline or airlines of either Contracting Party for services from the territory of one Contracting Party to a point or points in the territory of the other Contracting Party, it shall so notify the other Contracting Party prior to the expiry of the first fifteen days of the thirty day period referred to in paragraph (c) above, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached, each Contracting Party will use its best efforts to cause such agreed rate to be put into effect by its airline or airlines.

If agreement has not been reached by the end of the thirty day period referred to in paragraph (c) above, the Contracting Party raising the objection to the rate may, in the case of a rate different from that then in effect, take such steps as it considers necessary to prevent the inauguration of the service in question at the proposed new rate, provided however, that the Contracting

tous les éléments d'appréciation, notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises, ainsi que des caractéristiques de chaque service.

b) Les tarifs visés par le présent Article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui agiront conformément aux obligations imposées par le présent Accord, dans les limites de leurs pouvoirs juridiques.

c) Les tarifs proposés par une entreprise de l'une des Parties contractantes seront soumis aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente jours avant la date où ils devront entrer en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans certains cas particuliers, si les autorités aéronautiques y consentent.

d) Si les autorités aéronautiques des États-Unis reçoivent le pouvoir légal de fixer des tarifs justes et économiques pour le transport aérien international des personnes et des biens et de suspendre des tarifs proposés, comme la *Civil Aeronautics Board* est actuellement habilité à le faire en ce qui concerne de tels tarifs à l'intérieur des États-Unis, chacune des deux Parties contractantes exercera ultérieurement son autorité de manière à empêcher d'entrer en application ou de rester en vigueur tout tarif proposé par l'une de ses entreprises pour les services reliant le territoire de l'une des Parties contractantes à celui de l'autre, si, de l'avis des autorités aéronautiques de la Partie contractante dont l'entreprise propose un tel tarif, ledit tarif n'est pas juste ou économique. La Partie contractante qui, sur réception de l'avis mentionné à l'alinéa c) ci-dessus, ne sera pas satisfaite du tarif proposé par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante, le signifiera à cette dernière avant l'expiration des premiers quinze jours des trente jours mentionnés, et les Parties contractantes s'efforceront de se mettre d'accord sur le tarif qui conviendra.

En cas d'accord, chaque Partie contractante s'efforcera de faire mettre en vigueur ce tarif convenu par son entreprise ou ses entreprises.

Faute d'accord au bout de la période de trente jours mentionnée à l'alinéa c) ci-dessus, le tarif proposé, à moins que les autorités aéronautiques du pays de l'entreprise intéressée ne jugent à propos d'en suspendre l'application, pourra entrer provisoirement en vigueur, en attendant le règlement du différend conformément à la procédure exposée à l'alinéa f) ci-dessous.

e) Jusqu'à ce que les autorités aéronautiques des États-Unis aient ce pouvoir, la Partie contractante qui ne sera pas satisfaite d'un tarif proposé par l'entreprise ou les entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante pour des services entre le territoire d'une des Parties contractantes et un ou plusieurs points du territoire de l'autre Partie contractante en avisera l'autre avant l'expiration des premiers quinze jours de la période de trente jours mentionnée à l'alinéa c) ci-dessus, et les Parties contractantes s'efforceront de se mettre d'accord sur le tarif qui convient.

En cas d'accord, chaque Partie contractante s'efforcera de faire appliquer le tarif convenu par son entreprise ou ses entreprises.

Faute d'accord au bout de la période de trente jours prévue à l'alinéa c) ci-dessus, la Partie contractante qui se sera opposée au tarif pourra, dans le cas d'un tarif différent de celui qui sera alors en vigueur, prendre les dispositions qu'elle jugera nécessaires pour empêcher l'inauguration du service en question au nouveau tarif proposé, à condition toutefois qu'elle n'exige pas l'imposition

Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable services between the same points. Until such time as a new rate has been established by agreement of the Contracting Parties, the rate previously approved shall remain in effect.

(f) When in any case under paragraphs (d) or (e) of this Article the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one Contracting Party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either, the terms of Article XV of this Agreement shall apply.

(g) The aeronautical authorities of each contracting Party shall use their best efforts to insure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no airline rebates any portion of such rates by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

(h) Unless otherwise agreed between the Contracting Parties, each Contracting Party shall use its best efforts to insure that any rate specified in terms of the national currency of one of the Contracting Parties will be established in an amount which reflects the official exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both Contracting Parties can convert and remit the revenues from their transport operations into the national currency of the other Contracting Party.

(i) It is recognized by both Contracting Parties that during any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or of any other association of airlines, any rate agreements concluded through these procedures and involving airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.

ARTICLE XIV

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

(b) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall continue the program which has been inaugurated of joint preparation of agreed true origin and destination statistics for air passenger traffic over the routes operated pursuant to this Agreement.

ARTICLE XV

(a) Any dispute with respect to matters covered by this Agreement or any amendment thereto not satisfactorily adjusted through consultation shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedure set forth herein.

(b) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

1. One arbitrator shall be named by each Contracting Party within two months of the date of delivery by either Contracting Party to the other

d'un tarif supérieur au tarif le plus bas imposé par son entreprise ou ses entreprises pour des services comparables entre les mêmes points. Les tarifs approuvés antérieurement resteront en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi d'un commun accord entre les Parties contractantes.

f) Si, dans les cas visés par les alinéas d) ou e) du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent se mettre d'accord dans un délai raisonnable sur le tarif qui convient, après s'être consultées à la plainte de l'une des Parties contractantes relativement au tarif proposé ou au tarif actuel de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie contractante, les dispositions de l'Article XV du présent Accord s'appliqueront, à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

g) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veilleront à ce que les tarifs imposés et perçus soient conformes aux tarifs soumis à l'approbation de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, et à ce qu'aucune entreprise de transport aérien n'effectue une réduction de ces tarifs d'une manière quelconque, directement ou indirectement, notamment en versant une commission de vente excessive à ses agents ou en employant des taux de change qui ne correspondent pas à la réalité.

h) Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, chaque Partie contractante veillera de son mieux à ce que tout tarif spécifié en fonction de la monnaie nationale de l'une des Parties contractantes soit établi d'une manière qui reflète le cours officiel du change (y compris tous les droits de change ou autres frais) auquel les entreprises des deux Parties contractantes peuvent convertir et remettre les recettes de leur exploitation dans la monnaie nationale de l'autre Partie contractante.

i) Les deux Parties contractantes conviennent qu'au cours de toute période pour laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes aura approuvé les procédures de la conférence du trafic de l'Association du transport aérien international, ou de toute autre association d'entreprises de transport aérien, les accords de tarifs conclus suivant ces procédures et visant les entreprises de cette Partie contractante ne le seront que sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques de celle-ci.

ARTICLE XIV

a) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut réclamer n'importe quand des 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 de la date de réception de la demande de consultation, sauf entente contraire entre les Parties contractantes.

b) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes poursuivront le programme de préparation conjointe de statistiques concernant l'origine et la destination réelles convenues du trafic-passagers sur les routes exploitées conformément au présent Accord.

ARTICLE XV

a) Tout différend, relatif à des questions visées par le présent Accord ou ses modifications, 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.

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

1. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les deux mois de la date à laquelle une des Parties contractantes aura présenté à

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 third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party.

2. If either Contracting Party fails to designate an arbitrator, or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph 1, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators.

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

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

ARTICLE XVI

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other 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 XVII

This Agreement supersedes the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America of June 4, 1949⁽¹⁾, as amended by an Exchange of Notes of November 22, and December 20, 1955⁽²⁾, and as further amended by an Exchange of Notes of April 9, 1959⁽³⁾. In any case in which an air service authorized under the former Agreement or any amendment thereto is also provided for in this Agreement, an airline duly authorized by both parties to operate the said service shall be deemed to have been duly authorized to operate the said service under this Agreement and in accordance therewith.

ARTICLE XVIII

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XIX

For purposes of this Agreement:

(a) "Agreement" shall mean this Agreement and the annexed Schedules, and any amendments thereto.

(b) "Aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board or any person or agency that may be authorized to perform the functions exercised by the Civil Aeronautics Board at the time of signature of this Agreement, and, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Air Transport Board or any person or agency that may be authorized to perform the functions exercised by the said Minister and the said Board at the time of signature of this Agreement.

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1949, No. 14.

⁽²⁾ Canada Treaty Series 1955, No. 28.

⁽³⁾ Canada Treaty Series 1959, No. 8.

l'autre une demande d'arbitrage. 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.

2. 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 du paragraphe 1, 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 des arbitres, selon le cas.

c) 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.

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

ARTICLE XVI

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre, par note diplomatique son intention de mettre fin à l'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 XVII

Le présent Accord remplace l'Accord relatif au transport aérien du 4 juin 1949⁽¹⁾ entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, modifié par un Échange de notes en date des 22 novembre et 20 décembre 1955⁽²⁾ et modifié de nouveau par un Échange de notes en date du 9 avril 1959⁽³⁾. Dans tous les cas où un service aérien autorisé par l'ancien accord ou par une modification dudit accord est aussi prévu dans le présent Accord, l'entreprise dûment autorisée par les deux Parties à l'exploiter est censée avoir été dûment autorisée à exploiter ledit service en vertu et conformité du présent Accord.

ARTICLE XVIII

Le présent Accord et toutes ses modifications seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE XIX

Aux fins du présent Accord:

a) Le terme «Accord» signifie le présent Accord ainsi que les itinéraires annexés et toutes les modifications qui y seront apportées.

b) L'expression «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas des États-Unis d'Amérique, le *Civil Aeronautics Board* ou toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions exercées par le *Civil Aeronautics Board* au moment de la signature du présent Accord et, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports et la Commission des transports aériens ou toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre et ladite Commission au moment de la signature du présent Accord.

(1) Recueil des Traités 1949, n° 14.

(2) Recueil des Traités 1955, n° 28.

(3) Recueil des Traités 1959, n° 8.

- (c) "Designated airline" shall mean an airline of a Contracting Party designated in accordance with Article V of this Agreement.
- (d) "Territory", in relation to a Contracting Party, shall mean the land areas under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of that Contracting Party, and the territorial waters adjacent thereto.
- (e) "Air Service" shall mean any scheduled service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo, separately or in combination.
- (f) "International air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- (g) "Stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.
- (h) "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 XX

This Agreement shall come into force on the day it is signed, and shall remain in effect unless terminated in accordance with Article XVI.

Article XVIII

Article XIX

Aux fins du présent Accord.

- c) L'expression «entreprise désignée» s'applique à l'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante qui a été désignée conformément à l'Article V du présent Accord.
- d) Le terme «territoire», en ce qui concerne une Partie contractante, désigne les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, la juridiction ou la tutelle de cette Partie contractante, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes.
- e) L'expression «service aérien» désigne tout service assuré régulièrement par des aéronefs affectés au transport public de voyageurs, de courrier ou de marchandises, séparément ou ensemble.
- f) L'expression «service aérien international» désigne un service aérien qui survole le territoire de plus d'un État.
- g) «Escale non commerciale» signifie une escale n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.
- h) Le terme «tarifs» sera 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 XX

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature, et il restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé conformément à l'Article XVI.

1966 N° 3

IN WITNESS WHEREOF the under-
signed, being duly authorized by their
respective Governments, have signed
this Agreement.

DONE in duplicate at Ottawa this
seventeenth day of January, 1966, in
the English and French languages,
each of which shall be of equal
authenticity.

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 le dix-sept janvier 1966, en
langues anglaise et française, l'un et
l'autre texte faisant également foi.

PAUL MARTIN

J. W. PICKERSGILL

For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada

W. WALTON BUTTERWORTH

For the Government of the United States
of America
Pour le Gouvernement des États-Unis
d'Amérique

SCHEDULE I

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

1. Seattle—Vancouver
2. Los Angeles/San Francisco—Vancouver
3. Denver/Great Falls—Calgary
4. Chicago—Toronto
5. Detroit—Toronto (local service airline only)
6. Tampa/Miami—Toronto
7. Tampa/Miami—Montreal
8. Los Angeles—Toronto
9. New York—Montreal/Ottawa
10. New York—Toronto
11. Boston—Montreal
12. Washington—Ottawa/Montreal
13. Buffalo—Toronto
14. Minneapolis—Winnipeg
15. United States-Gander—Europe and beyond
16. a. Spokane—Calgary
- b. Duluth/Superior—Ft. William/Port Arthur
- c. Ketchikan—Prince Rupert
- d. Fairbanks—Whitehorse
- e. Juneau—Whitehorse
- f. Erie—Toronto

Notwithstanding the provisions of Article III, no intermediate points between the named terminals may be served on routes numbered 6, 7, and 8. All flights to and from Miami over Routes 6 and 7 shall be via Tampa until November 1, 1967 or such earlier date as may be agreed by the Contracting Parties. If the same United States airline is designated to operate both Route 6 and Route 7, such airline may serve Toronto and Montreal on the same flights, and shall be entitled to stopover privileges in accordance with Article IV of this Agreement, as though Toronto and Montreal were named as co-terminals on each route. Washington may be served on any flight through any one of the following airports at the option of the airline: National, Friendship, Dulles. The Government of the United States may designate two airlines to serve Route 4 (Chicago-Toronto) and two airlines to serve Route 13 (Buffalo-Toronto). For three years from the time of signature of this Agreement the Government of the United States shall not designate more than one airline for any other route specified in this Schedule. Thereafter the Government of the United States may designate additional airlines for any route specified in this Schedule, subject to the prior agreement of the Government of Canada.

Liste I

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

1. Seattle—Vancouver
2. Los Angeles/San Francisco—Vancouver
3. Denver/Great Falls—Calgary
4. Chicago—Toronto
5. Détroit—Toronto (entreprise assurant seulement un service local)
6. Tampa/Miami—Toronto
7. Tampa/Miami—Montréal
8. Los Angeles—Toronto
9. New York—Montréal/Ottawa
10. New York—Toronto
11. Boston—Montréal
12. Washington—Ottawa/Montréal
13. Buffalo—Toronto
14. Minneapolis—Winnipeg
15. États-Unis—Gander—Europe et au-delà
16. a. Spokane—Calgary
 b. Duluth-Superior—Fort William/Port Arthur
 c. Ketchikan—Prince Rupert
 d. Fairbanks—Whitehorse
 e. Juneau—Whitehorse
 f. Érié—Toronto

Nonobstant les dispositions de l'Article III, aucun point intermédiaire ne sera desservi, entre les têtes de ligne désignées, sur les routes 6, 7 et 8. Tous les vols à destination ou en provenance de Miami sur les routes 6 et 7 seront effectués via Tampa jusqu'au 1^{er} novembre 1967 ou jusqu'à une date antérieure dont conviendraient les Parties contractantes. Si une entreprise des États-Unis est désignée pour assurer des services à la fois sur la route 6 et sur la route 7, cette entreprise pourra desservir Toronto et Montréal par le même vol, et aura le droit d'instituer des arrêts en cours de route conformément à l'Article IV du présent Accord comme si Toronto et Montréal avaient été désignés comme têtes de ligne sur chaque route. La ville de Washington pourra à l'occasion de tout vol, au choix de l'entreprise, être desservie par l'un des aéroports suivants: National, Friendship, Dulles. Le Gouvernement des États-Unis pourra désigner deux entreprises pour desservir la route 4 (Chicago-Toronto), et deux entreprises pour desservir la route 13 (Buffalo-Toronto). Le Gouvernement des États-Unis ne désignera pas plus d'une entreprise pour toute autre route mentionnée sur la présente Liste, pendant une période de trois ans à compter de la date de la signature du présent Accord. Après cette période, il pourra désigner des entreprises supplémentaires pour toute route mentionnée sur la présente liste, avec le consentement préalable du Gouvernement Canadien.

SCHEDULE II

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

1. Victoria—Seattle
2. Vancouver—San Francisco
3. Halifax—Boston/New York
4. Montreal/Toronto—Chicago
5. Toronto—Cleveland
6. Toronto—Los Angeles
7. Toronto—Tampa/Miami
8. Montreal—Tampa/Miami
9. Montreal—New York
10. Toronto—New York
11. Canada—Honolulu—Australasia and beyond
12. a. Prince Rupert—Ketchikan
- b. Whitehorse—Fairbanks
- c. Whitehorse—Juneau

Notwithstanding the provisions of Article III, no intermediate points between the named terminals may be served on routes numbered 6, 7 and 8. All flights to and from Miami over Route 7 and Route 8 shall be operated via Tampa until November 1, 1967 or such earlier date as may be agreed by the Contracting Parties. The Government of Canada may designate two airlines to serve the Toronto-Chicago segment of Route 4. For three years from the time of signature of this Agreement the Government of Canada shall not designate more than one airline for any other route specified in this Schedule. Thereafter, the Government of Canada may designate additional airlines for any route specified in this Schedule, subject to the prior approval of the Government of the United States.

EMBAISSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA
Liste II

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement canadien auront le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur chacune des routes mentionnées dans le présent paragraphe et d'effectuer des escales régulières aux États-Unis d'Amérique aux points spécifiés.

1. Victoria—Seattle
2. Vancouver—San Francisco
3. Halifax—Boston/New York
4. Montréal/Toronto—Chicago
5. Toronto—Cleveland
6. Toronto—Los Angeles
7. Toronto—Tampa/Miami
8. Montréal—Tampa/Miami
9. Montréal—New York
10. Toronto—New York
11. Canada—Honolulu—Australasie et au-delà
12. a. Prince Rupert—Ketchikan
b. Whitehorse—Fairbanks
c. Whitehorse—Juneau

Nonobstant les dispositions de l'Article III, aucun point intermédiaire ne sera desservi, entre les têtes de ligne désignées, sur les routes 6, 7 et 8. Tous les vols à destination ou en provenance de Miami sur la route 7 et la route 8 seront effectués via Tampa jusqu'au 1^{er} novembre 1967 ou jusqu'à une date antérieure dont conviendraient les Parties contractantes. Le Gouvernement canadien pourra désigner deux entreprises pour desservir la partie Toronto—Chicago de la route 4. Il ne désignera pas plus d'une entreprise pour toute autre route mentionnée sur la présente Liste, pendant une période de trois ans à compter de la date de la signature du présent Accord. Après cette période, le Gouvernement canadien pourra désigner des entreprises supplémentaires pour toute route mentionnée dans la présente Liste, avec le consentement préalable du Gouvernement des États-Unis.

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, January 17, 1966.

No. 272

SIR:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

With reference to Route 5 in Schedule I, which provides for service by a local service airline between Detroit and Toronto, it was understood that, in keeping with the principles established in Article III(a) of the Agreement, no United States airline designated for the Chicago-Toronto route would be permitted to serve Detroit as an intermediate point. However, it was also understood that, notwithstanding the provisions of Article III(a) of the Agreement, if a United States airline designated for the Detroit-Toronto route should temporarily suspend or should discontinue operations over that route, Detroit could be served as an intermediate point on the Chicago-Toronto route during the interim period pending resumption of service by a local service airline on Route 5. The use of Detroit as an intermediate point on the Chicago-Toronto route would not begin until the Canadian Government had been officially informed by diplomatic note, and until there had been compliance with the provisions of Article VI.

I should be grateful if you would confirm that your Government concurs in the foregoing.

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

W. WALTON BUTTERWORTH

The Honorable

Paul Martin, P.C., Q.C.,

Secretary of State for External Affairs,

OTTAWA.

(Traduction)

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° 272

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

En ce qui concerne la route 5 de la Liste I (Déroit-Toronto), qui est attribuée à une entreprise assurant des services locaux, il a été convenu que conformément aux principes énoncés dans l'Article III(a) de l'Accord, aucune entreprise des États-Unis désignée pour la route Chicago-Toronto, ne serait autorisée à desservir Déroit en tant que point intermédiaire. Toutefois, il a également été convenu que, nonobstant les dispositions de l'Article III(a) de l'Accord, si une entreprise des États-Unis désignée pour la route Déroit-Toronto suspendait temporairement ou discontinuait ses services sur cette route, Déroit pourrait être desservi comme point intermédiaire sur la route Chicago-Toronto pendant une certaine période, en attendant la reprise des services sur la route 5 par une entreprise de service local. L'utilisation de Déroit comme point intermédiaire sur la route Chicago-Toronto ne commencerait pas avant que le Gouvernement canadien ait reçu un avis officiel à cet effet sous la forme d'une note diplomatique, ni avant que les dispositions de l'Article VI n'aient été observées.

Je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que votre gouvernement est d'accord avec ce qui précède.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances de ma très haute considération.

W. WALTON BUTTERWORTH

L'honorable Paul Martin
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures

OTTAWA

(Inversion)

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

Ottawa le 17 janvier 1966

Ottawa, January 17, 1966.

No. L-11

EXCELLENCY:

I have the honour to reply to your Note No. 272 of January 17, 1966 referring to Route 5 in Schedule I of the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

In your Note you stated the following:

“With reference to Route 5 in Schedule I, which provides for service by a local service airline between Detroit and Toronto, it was understood that, in keeping with the principles established in Article III(a) of the Agreement, no United States airline designated for the Chicago-Toronto route would be permitted to serve Detroit as an intermediate point. However, it was also understood that, notwithstanding the provisions of Article III(a) of the Agreement, if a United States airline designated for the Detroit-Toronto route should temporarily suspend or should discontinue operations over that route, Detroit could be served as an intermediate point on the Chicago-Toronto route during the interim period pending resumption of service by a local service airline on Route 5. The use of Detroit as an intermediate point on the Chicago-Toronto route would not begin until the Canadian Government had been officially informed by diplomatic note, and until there had been compliance with the provisions of Article VI.”

I have the honour to confirm by this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity, that the Government of Canada concurs in the foregoing understandings.

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

PAUL MARTIN

His Excellency W. Walton Butterworth
Ambassador of the United States of America
OTTAWA

(Traduction)
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° L-11

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de répondre à votre note N° 272 du 17 janvier 1966, concernant la Route 5 de la Liste 1 de l'Accord relatif aux services aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

Dans votre Note, vous dites ce qui suit:

«En ce qui concerne la route 5 de la Liste 1 (Déroit-Toronto), qui est attribuée à une entreprise assurant des services locaux, il a été convenu que conformément aux principes énoncés dans l'Article III(a) de l'Accord, aucune entreprise des États-Unis désignée pour la route Chicago-Toronto, ne serait autorisée à desservir Déroit en tant que point intermédiaire. Toutefois, il a également été convenu que, nonobstant les dispositions de l'Article III(a) de l'Accord si une entreprise des États-Unis désignée pour la route Déroit-Toronto suspendait temporairement ou discontinuait ses services sur cette route, Déroit pourrait être desservi comme point intermédiaire sur la route Chicago-Toronto pendant une certaine période, en attendant la reprise des services sur la route 5 par une entreprise de service local. L'utilisation de Déroit comme point intermédiaire sur la route Chicago-Toronto ne commencerait pas avant que le Gouvernement canadien ait reçu un avis officiel à cet effet sous la forme d'une note diplomatique, ni avant que les dispositions de l'Article VI n'aient été observées.»

J'ai l'honneur de vous confirmer que le Gouvernement canadien par cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi, est d'accord avec ce qui précède.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

PAUL MARTIN

Son Excellence Monsieur W. Walton Butterworth,
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
OTTAWA

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, January 17, 1966.

No. 273

SIR:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

I wish to inform you that it is the understanding of the Government of the United States of America that, during the discussions leading to the Agreement, both Contracting Parties recognized that, in addition to the services provided for in the Agreement, the establishment of services for the purpose of carrying cargo only (or cargo and mail only) between points in the two countries may be desirable. Accordingly, I have the honor to propose that the Contracting Parties be guided by the following:

In the event that the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties authorize an airline or airlines to operate all-cargo services between points in the United States and points in Canada, whether or not the points so authorized comprise a route granted to either country in the Schedules annexed to the Agreement, such airline or airlines may apply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for authority to operate such services. Those authorities shall act expeditiously upon any application and, as appropriate, give favourable consideration thereto. Upon approval by the aeronautical authorities of both countries, such services may be put into operation.

It is understood that in the event of inauguration of operations under the foregoing paragraphs the operating airline or airlines will be subject to the obligations and entitled to the privileges of Article VIII, IX, X and XI of the Agreement.

I should be grateful to receive confirmation from you that the Government of Canada agrees that the foregoing should guide the aeronautical authorities of our countries when considering the matter of all-cargo operations.

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

W. WALTON BUTTERWORTH.

The Honorable

Paul Martin, P.C., Q.C.,

Secretary of State for External Affairs,
OTTAWA.

(Traduction)

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° 273

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique estime qu'au cours des discussions ayant précédé la conclusion du présent Accord les deux Parties contractantes ont reconnu qu'en plus des services prévus dans l'Accord, l'établissement de services réservés exclusivement au transport des marchandises (ou des marchandises et du courrier) entre des points des deux pays peut être souhaitable. Je propose à cette fin que les Parties contractantes soient guidées par les dispositions suivantes:

Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes autorisent une entreprise ou des entreprises à exploiter des services destinés exclusivement au transport des marchandises entre des points situés aux États-Unis et des points situés au Canada, que les points ainsi fixés comprennent ou non une route concédée à l'un ou l'autre des deux pays aux termes des Annexes du présent Accord, lesdites entreprises pourront adresser aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une demande d'autorisation en vue d'exploiter ces services. Les autorités en question examineront ces demandes avec diligence et accorderont s'il convient le permis d'exploitation. Les services supplémentaires pourront être inaugurés dès que les autorités aéronautiques des deux pays auront donné leur consentement à cet égard.

Il est convenu que si des services sont inaugurés aux termes des paragraphes qui précèdent, l'entreprise ou les entreprises qui les assureront seront assujetties aux obligations prévues aux Articles VIII, IX, X et XI de l'Accord et auront droit aux privilèges octroyés en vertu de ces articles.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement canadien accepte que les dispositions qui précèdent guident les autorités aéronautiques de nos deux pays lorsqu'elles envisageront la question des services réservés au transport des marchandises.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances de ma très haute considération.

W. WALTON BUTTERWORTH

L'honorable Paul Martin
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
OTTAWA

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

Ottawa, le 17 janvier 1966

Ottawa, January 17, 1966.

No. L-12

N° 273

EXCELLENCY:

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

I have the honour to refer to your Note No. 273 of January 17, 1966 concerning certain proposals regarding all-cargo services.

I wish to confirm by this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity, that the Government of Canada accepts these proposals and agrees that they should guide the aeronautical authorities of our two countries when considering the matter of all-cargo operations.

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

PAUL MARTIN

His Excellency W. Walton Butterworth
Ambassador of the United States of America
OTTAWA

W. WALTON BUTTERWORTH

WALTON BUTTERWORTH

L'honorable Paul Martin
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
OTTAWA

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° L-12

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note N° 273 du 17 janvier 1966, concernant certaines propositions relatives aux services aériens ne transportant que des marchandises.

Je vous confirme par cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi, que le Gouvernement canadien accepte ces propositions qui guideront les autorités aéronautiques de nos deux pays lorsqu'il sera question de transport aérien de marchandises seulement.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

PAUL MARTIN

Son Excellence Monsieur W. Walton Butterworth

Ambassadeur des États-Unis d'Amérique

OTTAWA

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

Ottawa, January 17, 1966

No. L-9

EXCELLENCY:

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

I wish to inform you that it is the understanding of the Government of Canada that, during discussions leading to the Agreement, both Contracting Parties recognized the need to introduce greater flexibility in the handling of regional and local service routes. For this purpose I have the honour to propose that the Contracting Parties be guided by the following:

In addition to the services provided for in the Agreement, the needs of commerce may require other air services of a regional and local nature between the territories of the two countries for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination. Accordingly, when the aeronautical authorities of either Contracting Party authorize an airline or airlines to operate such additional services, such airline or airlines may apply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for authority to operate such services. Those authorities shall act expeditiously upon any application and, as appropriate, give favourable consideration thereto. Upon approval by the aeronautical authorities of both countries, such services may be put into operation.

It is understood that in the event of inauguration of operations under the foregoing paragraphs the operating airline or airlines will be subject to the obligations and entitled to the privileges of Articles VIII, IX, X and XI of the Agreement.

I should be grateful to receive confirmation from you that the Government of the United States of America agrees that this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity, should guide the aeronautical authorities of our countries when considering the establishment of regional and local service routes other than those specified in the Schedules annexed to the Agreement.

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

PAUL MARTIN

His Excellency W. Walton Butterworth,
Ambassador of the United States of America,
OTTAWA

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Ottawa le 17 janvier 1966

N° L-9

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement canadien estime qu'au cours des discussions ayant précédé la conclusion du présent Accord les deux Parties contractantes ont reconnu la nécessité d'introduire une plus grande flexibilité dans l'exploitation des routes régionales et locales. Je propose à cette fin que les Parties contractantes soient guidées par les dispositions suivantes.

En plus des services prévus aux termes du présent Accord, les besoins du commerce pourront nécessiter l'établissement d'autres services aériens de nature régionale et locale entre les territoires des deux pays pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble. Par conséquent, lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes autoriseront une entreprise ou des entreprises à exploiter de tels services supplémentaires, lesdites entreprises pourront adresser aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une demande d'autorisation en vue d'exploiter ces services. Les autorités en question examineront ces demandes avec diligence et accorderont s'il convient le permis d'exploitation. Les services supplémentaires pourront être inaugurés dès que les autorités aéronautiques des deux pays auront donné leur consentement à cet égard.

Il est convenu que, si des services sont inaugurés aux termes des paragraphes qui précèdent, l'entreprise ou les entreprises qui les assureront seront assujetties aux obligations prévues aux Articles VIII, IX, X, et XI de l'Accord et auront droit aux privilèges octroyés en vertu de ces articles.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte que cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi, guident les autorités aéronautiques de nos deux pays lorsqu'elles considéreront l'établissement de routes régionales et locales autres que celles qui sont mentionnées dans les Annexes à l'Accord.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

PAUL MARTIN

Son Excellence Monsieur W. Walton Butterworth
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
Ottawa

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, January 17, 1966.

No. 278

SIR:

I have the honor to refer to your Note No. L-9, dated January 17, 1966, which reads as follows:

"I have the honour to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

"I wish to inform you that it is the understanding of the Government of Canada that, during discussions leading to the Agreement, both Contracting Parties recognized the need to introduce greater flexibility in the handling of regional and local service routes. For this purpose I have the honour to propose that the Contracting Parties be guided by the following:

"In addition to the services provided for in the Agreement, the needs of commerce may require other air services of a regional and local nature between the territories of the two countries for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination. Accordingly, when the aeronautical authorities of either Contracting Party authorize an airline or airlines to operate such additional services, such airline or airlines may apply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for authority to operate such services. Those authorities shall act expeditiously upon any application and, as appropriate, give favourable consideration thereto. Upon approval by the aeronautical authorities of both countries, such services may be put into operation.

"It is understood that in the event of inauguration of operations under the foregoing paragraphs the operating airline or airlines will be subject to the obligations and entitled to the privileges of Articles VIII, IX, X and XI of the Agreement.

"I should be grateful to receive confirmation from you that the Government of the United States of America agrees that this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity, should guide the aeronautical authorities of our countries when considering the establishment of regional and local service routes other than those specified in the Schedules annexed to the Agreement."

I am glad to confirm that the Government of the United States of America agrees that the proposals set forth in your Note, above-quoted, the English and French versions of which are of equal authenticity, should guide the aeronautical authorities of our two countries when considering the establishment of regional and local service routes other than those specified in the schedules annexed to the Agreement.

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

W. WALTON BUTTERWORTH.

The Honorable
Paul Martin, P.C., Q.C.,
Secretary of State for External Affairs,
OTTAWA.

[Traduction]

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° 278

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note n° L-9 du 17 janvier 1966, qui est conçue en ces termes:

«J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement canadien estime qu'au cours des discussions ayant précédé la conclusion du présent Accord les deux Parties contractantes ont reconnu la nécessité d'introduire une plus grande flexibilité dans l'exploitation des routes régionales et locales. Je propose à cette fin que les Parties contractantes soient guidées par les dispositions suivantes.

En plus des services prévus aux termes du présent Accord, les besoins du commerce pourront nécessiter l'établissement d'autres services aériens de nature régionale et locale entre les territoires des deux pays pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble. Par conséquent, lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes autoriseront une entreprise ou des entreprises à exploiter de tels services supplémentaires, lesdites entreprises pourront adresser aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une demande d'autorisation en vue d'exploiter ces services. Les autorités en question examineront ces demandes avec diligence et accorderont s'il convient le permis d'exploitation. Les services supplémentaires pourront être inaugurés dès que les autorités aéronautiques des deux pays auront donné leur consentement à cet égard.

Il est convenu que, si des services sont inaugurés aux termes des paragraphes qui précèdent, l'entreprise ou les entreprises qui les assureront seront assujetties aux obligations prévues aux Articles VIII, IX, X, et XI de l'Accord et auront droit aux privilèges octroyés en vertu de ces articles.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte que cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi, guident les autorités aéronautiques de nos deux pays lorsqu'elles considéreront l'établissement de routes régionales et locales autres que celles qui sont mentionnées dans les Annexes à l'Accord.»

Je suis heureux de confirmer que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte que les propositions énoncées dans votre Note précitée, dont les versions anglaise et française font également foi, guident les autorités aéronautiques de nos deux pays lorsqu'elles envisageront l'établissement de routes régionales et locales autres que celles qui sont mentionnées dans les Annexes à l'Accord.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances de ma très haute considération.

W. WALTON BUTTERWORTH

L'honorable Paul Martin
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
OTTAWA

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

Ottawa, January 17, 1966.

No. L-10

EXCELLENCY:

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

This Agreement provides for a substantial expansion of air services by airlines of both countries and will be of major importance for the airlines and their users. The rapid continuing growth of air traffic between Canada and the United States however will require that the two Governments consider again within a reasonable period of time what additional changes may be necessary to ensure that air services between our two countries satisfy the needs of the travelling public and the airlines of both countries, consonant with the principles set forth in the Preamble of the Agreement and the objectives set forth in paragraphs (a) and (b) of Article I.

It is also recognized on both sides that certain proposals which were made regarding additional routes or services have not been included in the Agreement. It is understood that the United States is interested in direct access for its airlines to the City of Montreal from the City of Chicago. Similarly, Canada is interested in access for its airlines to the City of Los Angeles from the City of Vancouver and in providing service from the City of Winnipeg to the City of Chicago.

During the discussions it became apparent that, for various reasons relating to the present volume of traffic and other factors, the time had not yet come to deal with these particular matters. On the other hand, continuing growth of air traffic may well before many years have passed change the situation with regard to the matters mentioned in the preceding paragraph of this Note and may create new situations in which consideration should be given to other and new direct through services between the two countries. Recognizing the importance of the principles which underlie the new Agreement and the progress which it represents, as well as the need to ensure that the Agreement is reviewed from time to time so that it may reflect traffic growth, it is proposed that the situation with regard to air routes should be re-examined early in 1969. The specific issues mentioned above which have been left outstanding, as well as new route interests which may arise in the intervening period should then be discussed to determine whether a further improvement and extension of routes in the interests of the users and the airlines of both countries would be desirable.

I should be grateful if you would confirm that the Government of the United States of America concurs in the statements set forth in this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity.

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

PAUL MARTIN

His Excellency W. Walton Butterworth,
Ambassador of the United States of America,
OTTAWA

(Traduction)
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° L-10

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

Cet Accord, qui prévoit une expansion importante des services aériens assurés par des entreprises des deux pays, sera d'une grande importance pour les entreprises de transports aériens et leurs usagers. Le développement rapide et incessant du trafic aérien entre le Canada et les États-Unis nécessitera cependant que les deux Gouvernements examinent de nouveau dans un délai raisonnable la question des changements supplémentaires à effectuer pour que les services aériens entre nos deux pays puissent répondre aux besoins des voyageurs et des entreprises des deux pays, conformément aux principes énoncés dans le Préambule de l'Accord, et suivant les objectifs mentionnés aux alinéas (a) et (b) de l'Article premier.

Il a été en outre reconnu des deux côtés que certaines propositions qui avaient été faites au sujet de routes ou de services supplémentaires ont été omises du cadre de l'Accord. Nous croyons comprendre que les États-Unis souhaitent, pour leurs entreprises aériennes un accès direct de Chicago à Montréal. De même le Canada souhaite pour ses entreprises aériennes l'accès à Los Angeles en provenance de Vancouver ainsi que de pouvoir assurer des services de Winnipeg à Chicago.

Au cours des discussions, il a semblé évident, que, pour diverses raisons touchant au volume actuel du trafic et à d'autres éléments le moment n'était pas encore venu de s'occuper de ces questions. D'autre part, le développement continu du trafic aérien peut modifier d'ici un certain nombre d'années la situation au point de vue des questions mentionnées au paragraphe précédent et créer de nouvelles situations dans lesquelles il conviendrait d'envisager l'établissement de services directs autres ou nouveaux entre les deux pays. Vu l'importance des principes qui sont à la base du nouvel Accord, vu le progrès qu'il représente et étant donné que l'Accord doit être révisé de temps à autre pour tenir compte du développement du trafic, il est proposé que la situation en ce qui concerne les routes aériennes fasse l'objet de nouvel examen au début de 1969. Les problèmes susmentionnés qui n'ont pas été résolus, de même que la question des nouvelles routes dont la nécessité pourrait se révéler dans l'inter-valle feront alors l'objet d'une étude qui permettra de déterminer s'il est souhaitable d'améliorer et d'étendre le réseau aérien dans l'intérêt des usagers et des entreprises des deux pays.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement des États-Unis est d'accord avec les déclarations contenues dans cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

PAUL MARTIN

Son Excellence Monsieur W. Walton Butterworth
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
OTTAWA

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Ottawa, January 17, 1966.

No. 279

SIR:

I have the honor to refer to your Note No. L-10, dated January 17, 1966, which reads as follows:

"I have the honour to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

"This Agreement provides for a substantial expansion of air services by airlines of both countries and will be of major importance for the airlines and their users. The rapid continuing growth of air traffic between Canada and the United States however will require that the two Governments consider again within a reasonable period of time what additional changes may be necessary to ensure that air services between our two countries satisfy the needs of the travelling public and the airlines of both countries, consonant with the principles set forth in the Preamble of the Agreement and the objectives set forth in paragraphs (a) and (b) of Article I.

"It is also recognized on both sides that certain proposals which were made regarding additional routes or services have not been included in the Agreement. It is understood that the United States is interested in direct access for its airlines to the City of Montreal from the City of Chicago. Similarly, Canada is interested in access for its airlines to the City of Los Angeles from the City of Vancouver and in providing service from the City of Winnipeg to the City of Chicago.

"During the discussions it became apparent that, for various reasons relating to the present volume of traffic and other factors, the time had not yet come to deal with these particular matters. On the other hand, continuing growth of air-traffic may well before many years have passed change the situation with regard to the matters mentioned in the preceding paragraph of this Note and may create new situations in which consideration should be given to other and new direct through services between the two countries. Recognizing the importance of the principles which underlie the new Agreement and the progress which it represents, as well as the need to ensure that the Agreement is reviewed from time to time so that it may reflect traffic growth, it is proposed that the situation with regard to air routes should be re-examined early in 1969. The specific issues mentioned above which have been left outstanding, as well as new route interests which may arise in the intervening period should then be discussed to determine whether a further improvement and extension of routes in the interests of the users and the airlines of both countries would be desirable.

"I should be grateful if you would confirm that the Government of the United States of America concurs in the statements set forth in this Note, the English and French versions of which are of equal authenticity."

(Traduction)

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Ottawa, le 17 janvier 1966

N° 279

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note n° L-10 du 17 janvier 1966, qui est conçue en ces termes:

«J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

Cet Accord, qui prévoit une expansion importante des services aériens assurés par des entreprises des deux pays, sera d'une grande importance pour les entreprises de transports aériens et leurs usagers. Le développement rapide et incessant du trafic aérien entre le Canada et les États-Unis nécessitera cependant que les deux Gouvernements examinent de nouveau dans un délai raisonnable la question des changements supplémentaires à effectuer pour que les services aériens entre nos deux pays puissent répondre aux besoins des voyageurs et des entreprises des deux pays, conformément aux principes énoncés dans le Préambule de l'Accord, et suivant les objectifs mentionnés aux alinéas (a) et (b) de l'Article premier.

Il a été en outre reconnu des deux côtés que certaines propositions qui avaient été faites au sujet de routes ou de services supplémentaires ont été omises du cadre de l'Accord. Nous croyons comprendre que les États-Unis souhaitent, pour leurs entreprises aériennes un accès direct de Chicago à Montréal. De même le Canada souhaite pour ses entreprises aériennes l'accès à Los Angeles en provenance de Vancouver ainsi que de pouvoir assurer des services de Winnipeg à Chicago.

Au cours des discussions, il a semblé évident, que, pour diverses raisons touchant au volume actuel du trafic et à d'autres éléments le moment n'était pas encore venu de s'occuper de ces questions. D'autre part, le développement continu du trafic aérien peut modifier d'ici un certain nombre d'années la situation au point de vue des questions mentionnées au paragraphe précédent et créer de nouvelles situations dans lesquelles il conviendrait d'envisager l'établissement de services directs autres ou nouveaux entre les deux pays. Vu l'importance des principes qui sont à la base du nouvel Accord, vu le progrès qu'il représente et étant donné que l'Accord doit être révisé de temps à autre pour tenir compte du développement du trafic, il est proposé que la situation en ce qui concerne les routes aériennes fasse l'objet de nouvel examen au début de 1969. Les problèmes susmentionnés qui n'ont pas été résolus, de même que la question des nouvelles routes dont la nécessité pourrait se révéler dans l'intervalle feront alors l'objet d'une étude qui permettra de déterminer s'il est souhaitable d'améliorer et d'étendre le réseau aérien dans l'intérêt des usagers et des entreprises des deux pays.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement des États-Unis est d'accord avec les déclarations contenues dans cette Note, dont les versions anglaise et française font également foi.»

I am glad to confirm that the Government of the United States of America concurs in the statements set forth in your Note, the English and French versions of which are of equal authenticity.

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

W. WALTON BUTTERWORTH.

The Honorable

Paul Martin, P.C., Q.C.,

Secretary of State for External Affairs,

OTTAWA.

Je suis heureux de confirmer que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a agréé les déclarations contenues dans votre Note, dont les versions anglaise et française font également foi.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances de ma très haute considération.

W. WALTON BUTTERWORTH

L'honorable Paul Martin
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
OTTAWA

© Droits de la Couronne réservés
Imprimé par l'Imprimerie de la Reine à Ottawa
En vente chez l'Imprimerie de la Reine à Ottawa
N° de catalogue E3-1966/2
Prix 35 cents
En vente à chargement sans avis préalable
Imprimé par la Reine et Compagnie de la Papeterie
Imprimerie de la Reine, Ottawa, Canada
1966

LIBRARY E A/BIBLIOTHEQUE A E



3 5036 20091930 9

HTHROWRTTUW NOTLAW W.

W. WALTON BUTTERWORTH

The Honourable

Paul Martin, P.C., Q.C.,

Secretary of State for External
Affairs
OTTAWA.

L'honorable Paul Martin

Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
OTTAWA

© Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,
et dans les librairies du Gouvernement fédéral
dont voici les adresses:

HALIFAX

1735, rue Barrington

MONTRÉAL

Édifice Aeterna-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine

OTTAWA

Édifice Daly, angle Mackenzie et Rideau

TORONTO

221, rue Yonge

WINNIPEG

Édifice Mall Center, 499, avenue Portage

VANCOUVER

657, rue Granville

ou chez votre libraire.

Prix 35 cents

N° de catalogue E3—1966/2

Prix sujet à changement sans avis préalable

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, Canada
1967

CANADA

TREATY SERIES 1966 No. 3 RECUEIL DES TRAITÉS

CONVENTION ON ROAD TRAFFIC

© Crown Copyrights reserved

Available by mail from the Queen's Printer, Ottawa,
and at the following Canadian Government bookshops:

HALIFAX

1735 Barrington Street

MONTREAL

Aeterna-Vie Building, 1182 St. Catherine Street West

OTTAWA

Daly Building, Corner Mackenzie and Rideau

TORONTO

221 Yonge Street

WINNIPEG

Mall Center Building, 499 Portage Avenue

VANCOUVER

657 Granville Street

or through your bookseller

Price 35 cents

Catalogue No. E3—1966/2

Price subject to change without notice

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.

Queen's Printer and Controller of Stationery

Ottawa, Canada

1967

