AIR

Exchange of Notes constituting an Agreement amending the Air Transport Agreement between the Government of **CANADA** and the Government of the **UNITED MEXICAN STATES**, done at Mexico on December 21, 1961, as amended

Mexico, April 9, 1999

In force September 22, 2000

AIR

Échange de Notes constituant un Accord modifiant l'Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du **CANADA** et le gouvernement des **ÉTATS UNIS DU MEXIQUE**, fait à Mexico le 21 décembre 1961, tel que modifié

Mexico, le 9 avril 1999

En vigueur le 22 septembre 2000

CANADA

TREATY SERIES **2000/20** RECUEIL DES TRAITÉS

AIR

Exchange of Notes constituting an Agreement amending the Air Transport Agreement between the Government of **CANADA** and the Government of the **UNITED MEXICAN STATES**, done at Mexico on December 21, 1961, as amended

Mexico, April 9, 1999

In force September 22, 2000

AIR

Échange de Notes constituant un Accord modifiant l'Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du **CANADA** et le gouvernement des **ÉTATS UNIS DU MEXIQUE**, fait à Mexico le 21 décembre 1961, tel que modifié

Mexico, le 9 avril 1999

En vigueur le 22 septembre 2000

Canadian Embassy  Ambassade du Canada

No.062

Excellency:

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 1880 dated April 9, 1999, which reads as follows:

"I have the honour to refer to the consultations between the aeronautical authorities of the United Mexican States and of Canada held in Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero, February 01-02, 1999, during which they agreed to amend the Agreement on Air Transport between the two countries, signed on December 21, 1961, as amended (the Agreement), introducing amendments to Articles VI, VII, X and XI; the addition of provisions relating to the operation of passenger charter flights and amendments to Sections I and II of the Route Schedule, along the following lines:

Article VI of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefor:

PROVISIONS ON SAFETY STANDARDS, CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting

Canadian Embassy  Ambassade du Canada

No.062

Excellence:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 1860 en date du 9 avril 1999 qui est libellée comme suit :

"J'ai l'honneur de me reporter aux consultations entre les représentants des autorités aéronautiques du gouvernement des États-Unis du Mexique et celles du Canada tenues à Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero, les 1er et 2 février 1999. Au cours des discussions, il a été convenu de modifier l'Accord relatif au transport aérien (l'Accord), dans sa version modifiée, lequel a été conclu entre nos deux gouvernements le 21 décembre 1961. On décrit ci-après les modifications qui ont été apportées aux articles VI, VII, X et XI et aux sections I et II du tableau des routes, ainsi que les ajouts relatifs à l'exploitation de vols affrétés de passagers.

L'article VI intégral de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

DISPOSITIONS RELATIVES AUX NORMES DE SÉCURITÉ, CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante qui sont encore en vigueur, sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus de son propre territoire, les licences et brevets d'aptitude accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Party reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party. If, after fifteen (15) days from the date of the request for consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within a reasonable time shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

Article VII is amended as follows:

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés à l'alinéa 1 ci-dessus, qui sont délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou, encore, pour un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention, et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

3. Les consultations concernant les exigences et les normes de sécurité maintenues et administrées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante relativement aux installations aéronautiques, aux équipages d'aéronef, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées doivent être tenues dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Si, après quinze (15) jours à compter de la date à laquelle les consultations ont été demandées, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante concluent que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne respectent ni n'appliquent les exigences et les normes de sécurité de façon efficace dans les zones en question d'une manière au moins égale aux normes minimales pouvant être établies en vertu de la Convention, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent être informées de ces conclusions et des mesures qu'elles devront prendre pour se conformer à ces normes minimales. Le défaut de prendre des mesures correctives dans un délai raisonnable constitue un motif de retenue, de révocation ou de suspension des autorisations de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, ou de l'imposition de conditions sur ces autorisations.

L'article VII est modifié comme suit:

DOCUMENTS IMPRIMÉS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

Relativement à l'article VII, les fournitures transportées sur les aéronefs doivent comprendre les articles qui doivent être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de transport aérien ainsi que les réserves de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les documents imprimés portant le symbole de l'entreprise, ainsi que le matériel

AIRLINE PRINTED MATERIAL

With respect to Article VII, aircraft stores shall include items intended for use, or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

Article X of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefor:

PROVISIONS ON CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall

publicitaire usuel distribué sans frais par cette entreprise de transport aérien.

L'article X intégral de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes doivent avoir des possibilités égales et équitables d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas nuire indûment aux services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et leur objectif premier doit être l'offre, selon un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, qui sont embarqués ou chargés, et débarqués ou déchargés, en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sont prises conformément au principe général voulant que la capacité soit établie en fonction :

(a) des exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) des exigences de trafic dans les régions que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de

be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

5. Each designated airline of a Contracting Party shall be free to use its commercial judgment with respect to the capacity to be provided consistent with the principles set out in this Article. Neither Contracting Party or its aeronautical authorities may unilaterally impose any restrictions on the designated 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 Annex to this Agreement.

Article XI is amended as follows:

STATUTORY NOTICE PERIOD FOR FILING TARIFFS:

With reference to paragraph 2 of Article XI of the Agreement, proposed tariffs shall, if required, be filed at least fifteen(15) days before the proposed date of introduction in lieu of forty-five days. Similarly, with respect to paragraph 4 of the said Article, the period for notice of dissatisfaction for filed tariffs shall be at least ten(10) days in lieu of thirty (30) days.

The following provisions are added to the Agreement relative to the operation of passenger charter flights:

transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et

(c) des exigences relatives à l'exploitation de opérations directes.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est libre d'utiliser son jugement commercial en ce qui concerne la capacité à offrir, conformément aux principes exposés dans le présent Article. Ni la Partie contractante ni ses autorités aéronautiques ne peuvent imposer unilatéralement aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions quant à la capacité, à la fréquence ou au type d'aéronef utilisé dans l'exploitation des services dispensés sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

L'article XI est modifié comme suit:

DÉLAI DE PRÉAVIS POUR LE DÉPÔT DES TARIFS

Relativement à l'alinéa 2 de l'article XI de l'Accord, les tarifs proposés doivent, si requis, être déposés au moins quinze (15) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur au lieu de quarante-cinq (45) jours. De façon similaire, relativement à l'alinéa 4 dudit article, la période de délai pour un avis d'insatisfaction concernant les tarifs déposés est d'au moins dix (10) jours au lieu de trente(30) jours.

Les dispositions suivantes relativement à l'exploitation de vols affrétés de passagers sont ajoutées à l'Accord:

SERVICES D'AFFRÈTEMENT AÉRIENS

1. Dans l'exécution des vols affrétés, les entreprises de transport aérien canadiennes et mexicaines peuvent, sans restriction à l'égard du rapport de partage de trafic, de la capacité ou de la fréquence, du droit de premier refus des entreprises de transport aérien désignées, et sur une base non discriminatoire:

(a) dispenser des services de transport entre un ou plusieurs points situés dans le territoire de la Partie contractante dont

CHARTER AIR SERVICES

1. In the performance of charters Canadian and Mexican air carriers shall have the right, without uplift ratio restrictions, capacity/frequency limitations, the offering of a right of first refusal to designated air carriers, and on a nondiscriminatory basis, to:

(a) carry traffic between any point or points in the territory of the Contracting Party of which the air carrier is a national and any point or points in the territory of the other Contracting Party, without local or stopover traffic rights between points in the territory of the other Contracting Party;

(b) combine on the same aircraft international charter traffic destined to a point(s) in the territory of the other Contracting Party with traffic destined to a point(s) in a third country, without local or stopover traffic rights between the territory of the other Contracting Party and the third country;

(c) charter the unused bellyhold space of aircraft chartered for the carriage of passengers for the carriage of cargo.

2. Charter flights or series of charter flights shall be sold and operated in accordance with the charter regulations of the country of origin of the charter traffic. To the fullest extent possible the aeronautical authorities shall minimize the administrative burden imposed on air carriers.

3. Fees or charges for permits to operate charters applied by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the airlines of the other Contracting Party shall be no higher than the lowest such fees or charges applied to any other air carrier operating international charters to or from that territory.

l'entreprise de transport aérien est une entreprise nationale et un ou plusieurs points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante, sans droit de trafic local ou d'escale entre les points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante;

b) combiner, dans le même aéronef, du trafic d'affrètement international dont la destination est un ou plusieurs points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante avec du trafic dont la destination est un ou plusieurs points situés dans un pays tiers, sans droit de trafic local ou d'escale entre le territoire de l'autre Partie contractante et le pays tiers;

c) affréter, pour le transport de marchandises, l'espace inutilisé de la soute d'un aéronef affrété pour le transport de passagers.

2. Les vols affrétés ou les séries de vols affrétés doivent être vendus et exploités conformément aux règlements sur l'affrètement du pays d'origine du trafic. Les autorités aéronautiques doivent réduire le plus possible la charge administrative imposée aux entreprises de transport aérien.

3. Les droits ou frais exigés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pour l'obtention d'un permis d'exploitation de vols affrétés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ne doivent pas excéder les droits ou frais les plus bas imposés à toute autre entreprise de transport aérien exploitant des vols affrétés internationaux en provenance ou à destination du territoire en question.

Le tableau intégral des routes de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

TABLEAU DES ROUTES

SECTION I

La route suivante peut être exploitée dans chaque direction par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le

The Route Schedule of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefore:

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

The following route may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of Canada:

POINTS IN CANADA	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN MEXICO	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Intransit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Mexico. Stopover rights shall not be available between Points in Mexico. At the option of each designated airline, on-line connections may be made at any of the points on the route. No fifth freedom rights shall be available between Intermediate Points and Points in Mexico and between Points in Mexico and Points Beyond.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Canada. Points in Mexico may be served separately or in combination.

3. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of the United Mexican States, the designated airline or airlines of Canada may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e., selling transportation under its/their own code) on flights operated by the designated airline or airlines of Mexico and/or on flights operated by airlines of third countries. All airlines in such arrangements

Gouvernement du Canada.

POINTS SITUÉS AU CANADA	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS SITUÉS AU MEXIQUE	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les droits propres d'escale et de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points situés au Mexique. Les droits d'escale ne peuvent être exercés entre les points situés au Mexique. Au choix de chaque entreprise de transport aérien désignée, des correspondances intracompagnie peuvent être établies à n'importe quel point de la route. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points situés au Mexique et entre les points situés au Mexique et les points au-delà.

2. Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut être omis pour l'un ou la totalité des services, pourvu que tous les services débutent ou se terminent au Canada. Les points situés au Mexique peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

3. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques des États-Unis du Mexique, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (c.-à-d. vendre des services de transport aérien sous son/leur propre code) sur des vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Mexique ou sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien qui participent à ces arrangements de coopération doivent détenir les autorités appropriées et doivent pouvoir transférer du trafic entre aéronefs aux fins du partage de codes. Les droits de cinquième liberté ne sont pas applicables aux fins du partage de codes et pour les services aériens exploités par les entreprises de transport aérien utilisant leurs propres appareils.

shall hold the appropriate authority. Airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft for the purpose of code-sharing. Fifth freedom rights shall not be authorized for the purposes of code sharing and own aircraft services.

4. Notwithstanding the provisions of Article III of the Agreement, the Government of Canada may designate up to two airlines to operate own aircraft services between each point in Canada and each point in Mexico. Additional airlines may be authorized for code sharing services, on the flights of the designated airlines of the other Contracting Party and airlines of third countries, in each city pair.

5. With respect to paragraph 4 the additional designation between Toronto and Mexico City shall be available after one year from February 2, 1999, unless a shorter period is agreed by both governments. However, a second airline, authorized for code share services may operate the Mexico City -Toronto route.

SECTION II

The following route may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of the United Mexican States:

POINTS IN MEXICO	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN CANADA	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Intransit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Canada. Stopover rights shall not be available between Points in Canada. At the option of each designated airline, on- line connections may be made at any of the points on the route. No fifth freedom rights shall be available between Intermediate Points and Points in Canada and between Points

4. Nonobstant les dispositions de l'article III de l'Accord, le Gouvernement du Canada peut désigner jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour exploiter des services aériens utilisant leurs propres appareils entre chaque point situé au Canada et chaque point situé au Mexique. Des entreprises de transport aérien supplémentaires peuvent être autorisées à exploiter des services sur la base du partage de codes sur les vols des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et des entreprises de transport aérien de pays tiers, dans chaque liaison.

5. Relativement à l'alinéa 4, la désignation supplémentaire entre Toronto et Mexico sera possible un an après le 2 février 1999, à moins que les deux gouvernements ne s'entendent sur un délai plus court. Toutefois, une seconde entreprise de transport aérien, autorisée à exploiter des services sur la base du partage de codes, peut exploiter la route Mexico-Toronto.

SECTION II

La route suivante peut être exploitée dans chaque direction par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis du mexicains.

POINTS SITUÉS AU MEXIQUE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS SITUÉS AU CANADA	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les droits propres d'escale et de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points situés au Canada. Les droits d'escale ne peuvent être exercés entre les points situés au Canada. Au choix de chaque entreprise de transport aérien désignée, des correspondances intracompagnie peuvent être établies à n'importe quel point de la route. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points situés au Canada et entre les points situés au Canada et les points au-delà.

in Canada and Points Beyond.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Mexico. Points in Canada may be served separately or in combination.

3. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Canada, the designated airline or airlines of Mexico may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e., selling transportation under its/their own code) on flights operated by the designated airline or airlines of Canada and/or on flights operated by airlines of third countries. All airlines in such arrangements shall hold the appropriate authority. Airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft for the purpose of code-sharing. Fifth freedom rights shall not be authorized for the purposes of code sharing and own aircraft services.

4. Notwithstanding the provisions of Article III of the Agreement, the Government of Mexico may designate up to two airlines to operate own aircraft services between each point in Mexico and each point in Canada. Additional airlines may be authorized for code sharing services, on the flights of the designated airlines of the other Contracting Party and airlines of third countries, in each city pair.

5. With respect to paragraph 4 the additional designation between Toronto and Mexico City shall be available after one year from February 2, 1999, unless a shorter period is agreed by both governments. However, a second airline, authorized for code share services may operate the Mexico City -Toronto route".

If the foregoing amendments are acceptable to your Excellency's Government, I have the honour to propose that this Note, the text of which is equally authentic in English, French and Spanish, and your reply in confirmation thereto, shall constitute an Agreement

2. Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut être omis pour l'un ou la totalité des services, pourvu que tous les services débutent ou se terminent au Mexique. Les points situés au Canada peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

3. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques du Canada, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Mexique peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (c.-à-d. vendre des services des transport aérien sous son/leur propre code) sur des vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada ou sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien qui participent à ces arrangements de coopération doivent détenir les autorités appropriées et doivent pouvoir transférer du trafic entre les aéronefs aux fins du partage de codes. Les droits de cinquième liberté ne sont pas applicables aux fins du partage de codes et pour les services aériens exploités par les entreprises de transport utilisant leurs propres appareils.

4. Nonobstant les dispositions de l'article III de l'Accord, le Gouvernement du Mexique peut désigner jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour exploiter des services aériens utilisant leurs propres appareils entre chaque point situé au Mexique et chaque point situé au Canada. Des entreprises de transport aérien supplémentaires peuvent être autorisées à exploiter des services sur la base du partage de codes pour les vols des entreprises de transport désignées de l'autre Partie contractante et des entreprises de transport de pays tiers, dans chaque liaison.

5. Relativement à l'alinéa 4, la désignation supplémentaire entre Toronto et Mexico sera possible un an après le 2 février 1999, à moins que les deux gouvernements ne s'entendent sur un délai plus court. Toutefois, une seconde entreprise de transport aérien, autorisée à exploiter des services sur la base du partage de codes, peut exploiter la route Mexico-Toronto.

Si ce qui précède est acceptable au gouvernement de votre Excellence, j'ai l'honneur de proposer que la présente note, dont le texte fait également foi en anglais, en français et en espagnol, et votre réponse portant confirmation constituent un Accord entre nos deux gouvernements. Ledit Accord prendra effet lorsque l'une et l'autre des Parties

between our two Governments which shall permit its entry into force on the date when both Contracting Parties shall have informed each other through diplomatic channels, that they have fulfilled the formal requirements under their national law, in conformity with the provisions of Article XX of the Agreement".

I have the honour to inform you that the Government of Canada accepts the proposals set forth in your Note and agrees that your Note, which is equally authentic in English, French and Spanish, and this reply, shall constitute an Agreement to amend the Air Transport Agreement between our two Governments signed at Mexico City, D.F. on December 21, 1961, as amended, which shall enter into force on the date when both Contracting Parties shall have informed each other through diplomatic channels, that they have fulfilled the formal requirements under their national law, in conformity with the provisions of Article XX of the Agreement.

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

S. E. Gooch
Ambassador of Canada

Mexico City, April 9, 1999

Ambassade du Canada - Canadian Embassy
Mexico

H.E.Rosario Green
Secretary of Foreign Affairs
Mexico City

contractantes auront signifié un avis réciproque par voie diplomatique, selon lequel elles ont satisfait aux exigences de leur législation respective, conformément aux dispositions de l'article XX de l'Accord".

J'ai en outre l'honneur de vous informer que les propositions avancées dans votre Note agréent au Gouvernement du Canada et de confirmer que votre Note et la présente réponse, dont les versions anglaise, française et espagnole font également foi, constituent un Accord modifiant l'Accord sur le transport aérien qu'ils ont signé à Mexico, District fédéral, le 21 décembre 1961, tel que modifié, et qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifié, par les voies diplomatiques, l'accomplissement des formalités requises par leur droit national, conformément aux dispositions de l'Article XX de l'Accord.

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

S. E. Gooch
L'Ambassadeur du Canada

Mexico, District fédéral,
le 9 avril 1999

S.E. Rosario Green
Secrétaire des Affaires Étrangères
États-Unis mexicains

Ambassade du Canada - Canadian Embassy
Mexico

Mexico City, April 9, 1999

Mr. Ambassador:

I have the honour to refer to the consultations between the aeronautical authorities of the United Mexican States and of Canada held in Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero, February 01-02, 1999, during which they agreed to amend the Agreement on Air Transport between the two countries, signed on December 21, 1961, as amended (the Agreement), introducing amendments to Articles VI, VII, X and XI; the addition of provisions relating to the operation of passenger charter flights and amendments to Sections I and II of the Route Schedule, along the following lines:

Article VI of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefore:

PROVISIONS ON SAFETY STANDARDS, CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

His Excellency
Mr. S.E. Gooch
Ambassador of Canada in Mexico

La ville de Mexico, le 9 avril 1999

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me reporter aux consultations entre les représentants des autorités aéronautiques du gouvernement des États-Unis du Mexique et celles du Canada tenues à Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero, les 1er et 2 février 1999. Au cours des discussions, il a été convenu de modifier l'Accord relatif au transport aérien (l'Accord), dans sa version modifiée, lequel a été conclu entre nos deux gouvernements le 21 décembre 1961. On décrit ci-après les modifications qui ont été apportées aux articles VI, VII, X et XI et aux sections I et II du tableau des routes, ainsi que les ajouts relatifs à l'exploitation de vols affrétés de passagers.

L'article VI intégral de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

DISPOSITIONS RELATIVES AUX NORMES DE SÉCURITÉ, CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante qui sont encore en vigueur, sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus de son propre territoire, les licences et brevets d'aptitude accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés à l'alinéa 1 ci-dessus, qui sont délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou, encore, pour un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention, et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

Son Excellence
Monsieur S.E. Gooch
Ambassadeur du Canada au Mexique

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party. If, after fifteen (15) days from the date of the request for consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within a reasonable time shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

Article VII is amended as follows:

AIRLINE PRINTED MATERIAL

1. With respect to Article VII, aircraft stores shall include items intended for use, or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

Article X of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefor:

PROVISIONS ON CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

3. Les consultations concernant les exigences et les normes de sécurité maintenues et administrées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante relativement aux installations aéronautiques, aux équipages d'aéronef, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées doivent être tenues dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Si, après quinze (15) jours à compter de la date à laquelle les consultations ont été demandées, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante concluent que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne respectent ni n'appliquent les exigences et les normes de sécurité de façon efficace dans les zones en question d'une manière au moins égale aux normes minimales pouvant être établies en vertu de la Convention, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent être informées de ces conclusions et des mesures qu'elles devront prendre pour se conformer à ces normes minimales. Le défaut de prendre des mesures correctives dans un délai raisonnable constitue un motif de retenue, de révocation ou de suspension des autorisations de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, ou de l'imposition de conditions sur ces autorisations.

L'article VII est modifié comme suit:

DOCUMENTS IMPRIMÉS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Relativement à l'article VII, les fournitures transportées sur les aéronefs doivent comprendre les articles qui doivent être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de transport aérien ainsi que les réserves de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les documents imprimés portant le symbole de l'entreprise, ainsi que le matériel publicitaire usuel distribué sans frais par cette entreprise de transport aérien.

L'article X intégral de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes doivent avoir des possibilités égales et équitables d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas nuire indûment aux services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et leur objectif premier doit être l'offre, selon un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, qui sont embarqués ou chargés, et débarqués ou déchargés, en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui

(c) the requirements of through airline operation.

5. Each designated airline of a Contracting Party shall be free to use its commercial judgment with respect to the capacity to be provided consistent with the principles set out in this Article. Neither Contracting Party or its aeronautical authorities may unilaterally impose any restrictions on the designated 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 Annex to this Agreement.

Article XI is amended as follows:

STATUTORY NOTICE PERIOD FOR FILING TARIFFS:

1. With reference to paragraph 2 of Article XI of the Agreement, proposed tariffs shall, if required, be filed at least fifteen(15) days before the proposed date of introduction in lieu of forty-five days. Similarly, with respect to paragraph 4 of the said Article, the period for notice of dissatisfaction for filed tariffs shall be at least ten(10) days in lieu of thirty (30) days.

The following provisions are added to the Agreement relative to the operation of passenger charter flights:

CHARTER AIR SERVICES

1. In the performance of charters Canadian and Mexican air carriers shall have the right, without uplift ratio restrictions, capacity/frequency limitations, the offering of a right of first refusal to designated air carriers, and on a nondiscriminatory basis, to:

(a) carry traffic between any point or points in the territory of the Contracting Party of which the air carrier is a national and any point or points in the territory of the other Contracting Party, without local or stopover traffic rights between points in the territory of the other Contracting Party;

(b) combine on the same aircraft international charter traffic destined to a point(s) in the territory of the other Contracting Party with traffic destined to a point(s) in a third country, without local or stopover traffic rights between the territory of the other Contracting Party and the third country;

(c) charter the unused bellyhold space of aircraft chartered for the carriage of passengers for the carriage of cargo.

2. Charter flights or series of charter flights shall be sold and operated in accordance with the charter regulations of the country of origin of the charter traffic. To the fullest extent possible the aeronautical authorities shall minimize the administrative burden imposed on air carriers.

3. Fees or charges for permits to operate charters applied by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the airlines of the other Contracting Party shall be no higher than the lowest such fees or charges applied to any other air carrier operating international charters to or from that territory.

The Route Schedule of the Agreement is superseded in its entirety and the following is substituted therefore:

a désigné l'entreprise de transport aérien sont prises conformément au principe général voulant que la capacité soit établie en fonction:

(a) des exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) des exigences de trafic dans les régions que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et

(c) des exigences relatives à l'exploitation de opérations directes.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est libre d'utiliser son jugement commercial en ce qui concerne la capacité à offrir, conformément aux principes exposés dans le présent Article. Ni la Partie contractante ni ses autorités aéronautiques ne peuvent imposer unilatéralement aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions quant à la capacité, à la fréquence ou au type d'aéronef utilisé dans l'exploitation des services dispensés sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

L'article XI est modifié comme suit:

DÉLAI DE PRÉAVIS POUR LE DÉPÔT DES TARIFS

1. Relativement à l'alinéa 2 de l'article XI de l'Accord, les tarifs proposés doivent, si requis, être déposés au moins quinze (15) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur au lieu de quarante-cinq (45) jours. De façon similaire, relativement à l'alinéa 4 dudit article, la période de délai pour un avis d'insatisfaction concernant les tarifs déposés est d'au moins dix (10) jours au lieu de trente(30) jours.

Les dispositions suivantes relativement à l'exploitation de vols affrétés de passagers sont ajoutées à l'Accord:

SERVICES D'AFFRÈTEMENT AÉRIENS

1. Dans l'exécution des vols affrétés, les entreprises de transport aérien canadiennes et mexicaines peuvent, sans restriction à l'égard du rapport de partage de trafic, de la capacité ou de la fréquence, du droit de premier refus des entreprises de transport aérien désignées, et sur une base non discriminatoire:

(a) dispenser des services de transport entre un ou plusieurs points situés dans le territoire de la Partie contractante dont l'entreprise de transport aérien est une entreprise nationale et un ou plusieurs points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante, sans droit de trafic local ou d'escale entre les points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante;

(b) combiner, dans le même aéronef, du trafic d'affrètement international dont la destination est un ou plusieurs points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante avec du trafic dont la destination est un ou plusieurs points situés dans un pays tiers, sans droit de trafic local ou d'escale entre le territoire de l'autre Partie contractante et le pays tiers;

(c) affréter, pour le transport de marchandises, l'espace inutilisé de la soute d'un aéronef affrété pour le transport de passagers.

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

The following route may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of Canada:

POINTS IN CANADA	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN MEXICO	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Intransit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Mexico. Stopover rights shall not be available between Points in Mexico. At the option of each designated airline, on-line connections may be made at any of the points on the route. No fifth freedom rights shall be available between Intermediate Points and Points in Mexico and between Points in Mexico and Points Beyond.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Canada. Points in Mexico may be served separately or in combination.

3. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of the United Mexican States, the designated airline or airlines of Canada may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e., selling transportation under its/their own code) on flights operated by the designated airline or airlines of Mexico and/or on flights operated by airlines of third countries. All airlines in such arrangements shall hold the appropriate authority. Airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft for the purpose of code-sharing. Fifth freedom rights shall not be authorized for the purposes of code sharing and own aircraft services.

4. Notwithstanding the provisions of Article III of the Agreement, the Government of Canada may designate up to two airlines to operate own aircraft services between each point in Canada and each point in Mexico. Additional airlines may be authorized for code sharing services, on the flights of the designated airlines of the other Contracting Party and airlines of third countries, in each city pair.

5. With respect to paragraph 4 the additional designation between Toronto and Mexico City shall be available after one year from February 2, 1999, unless a shorter period is agreed by both governments. However, a second airline, authorized for code share services may operate the Mexico City -Toronto route.

SECTION II

The following route may be operated in each direction by an airline or airlines designated by the Government of the United Mexican States:

POINTS IN MEXICO	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN CANADA	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

2. Les vols affrétés ou les séries de vols affrétés doivent être vendus et exploités conformément aux règlements sur l'affrètement du pays d'origine du trafic. Les autorités aéronautiques doivent réduire le plus possible la charge administrative imposée aux entreprises de transport aérien.

3. Les droits ou frais exigés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pour l'obtention d'un permis d'exploitation de vols affrétés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ne doivent pas excéder les droits ou frais les plus bas imposés à toute autre entreprise de transport aérien exploitant des vols affrétés internationaux en provenance ou à destination du territoire en question.

Le tableau intégral des routes de l'Accord est remplacé par ce qui suit:

TABLEAU DES ROUTES

SECTION I

La route suivante peut être exploitée dans chaque direction par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada.

POINTS SITUÉS AU CANADA	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS SITUÉS AU MEXIQUE	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les droits propres d'escale et de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points situés au Mexique. Les droits d'escale ne peuvent être exercés entre les points situés au Mexique. Au choix de chaque entreprise de transport aérien désignée, des correspondances intracompagnie peuvent être établies à n'importe quel point de la route. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points situés au Mexique et entre les points situés au Mexique et les points au-delà.

2. Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut être omis pour l'un ou la totalité des services, pourvu que tous les services débutent ou se terminent au Canada. Les points situés au Mexique peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

3. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques des États-Unis du Mexique, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (c.-à-d. vendre des services de transport aérien sous son/leur propre code) sur des vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Mexique ou sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien qui participent à ces arrangements de coopération doivent détenir les autorités appropriées et doivent pouvoir transférer du trafic entre aéronefs aux fins du partage de codes. Les droits de cinquième liberté ne sont pas applicables aux fins du partage de codes et pour les services aériens exploités par les entreprises de transport aérien utilisant leurs propres appareils.

4. Nonobstant les dispositions de l'article III de l'Accord, le Gouvernement du Canada peut désigner jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour exploiter des services aériens utilisant

Notes:

1. Intransit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Canada. Stopover rights shall not be available between Points in Canada. At the option of each designated airline, on- line connections may be made at any of the points on the route. No fifth freedom rights shall be available between Intermediate Points and Points in Canada and between Points in Canada and Points Beyond.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Mexico. Points in Canada may be served separately or in combination.

3. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Canada, the designated airline or airlines of Mexico may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e., selling transportation under its/their own code) on flights operated by the designated airline or airlines of Canada and/or on flights operated by airlines of third countries. All airlines in such arrangements shall hold the appropriate authority. Airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft for the purpose of code-sharing. Fifth freedom rights shall not be authorized for the purposes of code sharing and own aircraft services.

4. Notwithstanding the provisions of Article III of the Agreement, the Government of Mexico may designate up to two airlines to operate own aircraft services between each point in Mexico and each point in Canada. Additional airlines may be authorized for code sharing services, on the flights of the designated airlines of the other Contracting Party and airlines of third countries, in each city pair.

With respect to paragraph 4 the additional designation between Toronto and Mexico City shall be available after one year from February 2, 1999, unless a shorter period is agreed by both governments. However, a second airline, authorized for code share services may operate the Mexico City -Toronto route".

If the foregoing amendments are acceptable to your Excellency's Government, I have the honour to propose that this Note, the text of which is equally authentic in English, French and Spanish, and your reply in confirmation thereto, shall constitute an Agreement between our two Governments which shall permit its entry into force on the date when both Contracting Parties shall have informed each other through diplomatic channels, that they have fulfilled the formal requirements under their national law, in conformity with the provisions of Article XX of the Agreement.

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

Ambassador Rosario Green
Secretary of Foreign Affairs
United Mexican States

leurs propres appareils entre chaque point situé au Canada et chaque point situé au Mexique. Des entreprises de transport aérien supplémentaires peuvent être autorisées à exploiter des services sur la base du partage de codes sur les vols des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et des entreprises de transport aérien de pays tiers, dans chaque liaison.

5. Relativement à l'alinéa 4, la désignation supplémentaire entre Toronto et Mexico sera possible un an après le 2 février 1999, à moins que les deux gouvernements ne s'entendent sur un délai plus court. Toutefois, une seconde entreprise de transport aérien, autorisée à exploiter des services sur la base du partage de codes, peut exploiter la route Mexico-Toronto.

SECTION II

La route suivante peut être exploitée dans chaque direction par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis du mexicains.

POINTS SITUÉS AU MEXIQUE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS SITUÉS AU CANADA	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les droits propres d'escale et de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points situés au Canada. Les droits d'escale ne peuvent être exercés entre les points situés au Canada. Au choix de chaque entreprise de transport aérien désignée, des correspondances intracompagnie peuvent être établies à n'importe quel point de la route. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points situés au Canada et entre les points situés au Canada et les points au-delà.

2. Tout point intermédiaire et/ou tout point au-delà peut être omis pour l'un ou la totalité des services, pourvu que tous les services débutent ou se terminent au Mexique. Les points situés au Canada peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

3. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques du Canada, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Mexique peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (c.-à-d. vendre des services des transport aérien sous son/leur propre code) sur des vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada ou sur des vols exploités par des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien qui participent à ces arrangements de coopération doivent détenir les autorités appropriées et doivent pouvoir transférer du trafic entre les aéronefs aux fins du partage de codes. Les droits de cinquième liberté ne sont pas applicables aux fins du partage de codes et pour les services aériens exploités par les entreprises de transport utilisant leurs propres appareils.

4. Nonobstant les dispositions de l'article III de l'Accord, le Gouvernement du Mexique peut désigner jusqu'à deux entreprises de transport aérien pour exploiter des services aériens utilisant leurs propres appareils entre chaque point situé au Mexique et chaque point situé au Canada. Des entreprises de transport aérien supplémentaires peuvent être autorisées à exploiter des services sur la base du partage de codes pour les vols des entreprises de transport désignées de l'autre Partie contractante et des entreprises de transport de pays tiers, dans

chaque liaison.

5. Relativement à l'alinéa 4, la désignation supplémentaire entre Toronto et Mexico sera possible un an après le 2 février 1999, à moins que les deux gouvernements ne s'entendent sur un délai plus court. Toutefois, une seconde entreprise de transport aérien, autorisée à exploiter des services sur la base du partage de codes, peut exploiter la route Mexico-Toronto.

Si ce qui précède est acceptable au gouvernement de votre Excellence, j'ai l'honneur de proposer que la présente note, dont le texte fait également foi en anglais, en français et en espagnol, et votre réponse portant confirmation constituent un Accord entre nos deux gouvernements. Ledit Accord prendra effet lorsque l'une et l'autre des Parties contractantes auront signifié un avis réciproque par voie diplomatique, selon lequel elles ont satisfait aux exigences de leur législation respective, conformément aux dispositions de l'article XX de l'Accord".

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

Ambassadrice Rosario Green
Secrétaire des Affaires Étrangères
États-Unis mexicains

Department of Foreign Affairs
and International Trade

Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce international

The Deputy Minister for Foreign Affairs certifies that this is a true copy of the *Exchange of Notes constituting an Agreement amending the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Mexican States done at Mexico on December 21, 1961, as amended,* done at Mexico on April 9, 1999, the original of which is deposited in the Treaty Archives of the Government of Canada.

Le sous-ministre des Affaires étrangères certifie que la présente est une copie conforme de l'*Echange de Notes constituant un Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États Unis du Mexique, fait à Mexico le 21 décembre , 1961, tel que modifié,* fait à Mexico le 9 avril 1999, dont l'original se trouve déposé au greffe des traités du Gouvernement du Canada.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from Canadian Government Publishing - PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No.: E3-2000/20

ISBN 0-660-61552-5

En Vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada - TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue : E3-2000/20

ISBN 0-660-61552-5