

Doc
CAF
EAD
2019T09
EXF

511L-2005
64428730(E)
64428744(F)



CANADA

TREATY SERIES 2019/9 RECUEIL DES TRAITÉS

EUROPEAN UNION / AIR

Agreement on Air Transport between Canada and the European
Community and its Member States

Done at Brussels 17 December 2009
and Ottawa 18 December 2009

Entry into Force: 16 May 2019

UNION EUROPÉENNE / AIR

Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté
européenne et ses États membres

Fait à Bruxelles le 17 décembre 2009
et à Ottawa le 18 décembre 2009

Entrée en vigueur : le 16 mai 2019

LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE
Foreign Affairs, Trade
and Development Canada
Affaires étrangères, Commerce
et Développement Canada
125 Sussex
Ottawa K1A 0G2

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as
represented by the Minister of Foreign Affairs, 2019

The Canada Treaty Series is published by
the Treaty Law Division
of the Department of Foreign Affairs,
Trade and Development
www.treaty-accord.gc.ca

Catalogue No: FR4-2019-9/PDF
ISBN: 978-0-660-31186-9

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée
par le ministre des Affaires étrangères, 2019

Le Recueil des traités du Canada est publié par
la Direction du droit des traités
du ministère des Affaires étrangères,
du Commerce et du Développement
www.treaty-accord.gc.ca

N° de catalogue : FR4-2019-9/PDF
ISBN : 978-0-660-31186-9



CANADA

TREATY SERIES 2019/9 RECUEIL DES TRAITÉS

EUROPEAN UNION / AIR

Agreement on Air Transport between Canada and the European
Community and its Member States

Done at Brussels 17 December 2009
and Ottawa 18 December 2009

Entry into Force: 16 May 2019

UNION EUROPÉENNE / AIR

Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté
européenne et ses États membres

Fait à Bruxelles le 17 décembre 2009
et à Ottawa le 18 décembre 2009

Entrée en vigueur : le 16 mai 2019

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as
represented by the Minister of Foreign Affairs, 2019

The Canada Treaty Series is published by
the Treaty Law Division
of the Department of Foreign Affairs,
Trade and Development
www.treaty-accord.gc.ca

Catalogue No: FR4-2019-9/PDF
ISBN: 978-0-660-31186-9

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée
par le ministre des Affaires étrangères, 2019

Le Recueil des traités du Canada est publié par
la Direction du droit des traités
du ministère des Affaires étrangères,
du Commerce et du Développement
www.treaty-accord.gc.ca

N° de catalogue : FR4-2019-9/PDF
ISBN : 978-0-660-31186-9



CANADA

TREATY SERIES 2019/9 RECUEIL DES TRAITÉS

EUROPEAN UNION / AIR

Agreement on Air Transport between Canada and the European
Community and its Member States

Done at Brussels 17 December 2009
and Ottawa 18 December 2009

Entry into Force: 16 May 2019

UNION EUROPÉENNE / AIR

Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté
européenne et ses États membres

Fait à Bruxelles le 17 décembre 2009
et à Ottawa le 18 décembre 2009

Entrée en vigueur : le 16 mai 2019

**AGREEMENT
ON AIR TRANSPORT
BETWEEN CANADA AND
THE EUROPEAN COMMUNITY
AND ITS MEMBER STATES**

TABLE OF CONTENTS

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	Headings and Definitions
2	Grant of Rights
3	Designation, Authorisation and Revocation
4	Investment
5	Application of Laws
6	Civil Aviation Safety
7	Civil Aviation Security
8	Customs Duties, Taxes and Charges
9	Statistics
10	Consumer Interests
11	Availability of Airports and Aviation Facilities and Services
12	Charges for Airports and Aviation Facilities and Services
13	Commercial Framework
14	Competitive Environment
15	Air Traffic Management
16	Continuation of Designations and Authorisations
17	Joint Committee

ACCORD
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN
ENTRE LE CANADA
ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES

TABLE DES MATIÈRES

<u>ARTICLE</u>	<u>INTITULÉ</u>
1	Titres et définitions
2	Octroi de droits
3	Désignation, autorisation et révocation
4	Investissement
5	Application des dispositions législatives et réglementaires
6	Sécurité de l'aviation civile
7	Sûreté de l'aviation civile
8	Droits de douane, taxes et redevances
9	Statistiques
10	Intérêts des consommateurs
11	Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques
12	Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques
13	Cadre commercial
14	Environnement concurrentiel
15	Gestion du trafic aérien (ATM)
16	Maintien de désignations et d'autorisations
17	Comité mixte

18	Environment
19	Labour Matters
20	International Cooperation
21	Settlement of Disputes
22	Amendment
23	Entry into Force and Provisional Application
24	Termination
25	Registration of the Agreement
26	Relationship to Other Agreements

18	Environnement
19	Questions d'emploi
20	Coopération internationale
21	Règlement des différends
22	Amendement
23	Entrée en vigueur et application provisoire
24	Dénonciation
25	Enregistrement de l'accord
26	Relations avec d'autres accords

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

CANADA

of the one part;

and

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE CZECH REPUBLIC,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE REPUBLIC OF ESTONIA,
THE REPUBLIC OF FINLAND,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF HUNGARY,
IRELAND,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF LATVIA,
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE REPUBLIC OF POLAND,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

LE CANADA,

d'une part,

et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

ROMANIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

being parties to the Treaty Establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the “Member States”),

and the **EUROPEAN COMMUNITY,**

of the other part;

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité instituant la Communauté européenne et États membres de l'Union européenne
(ci-après dénommés "les États membres"),

et la **COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,**

d'autre part,

Canada and the Member States being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944, together with the European Community;

DESIRING to promote an aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

DESIRING to promote their interests in respect of air transportation;

RECOGNISING the importance of efficient air transportation in promoting trade, tourism and investment;

DESIRING to enhance air services;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transportation;

DETERMINED to obtain the potential benefits of regulatory cooperation and, to the extent practical, harmonisation of regulations and approaches;

ACKNOWLEDGING the important potential benefits that may arise from competitive air services and viable air services industries;

DESIRING to foster a competitive air services environment, recognising that where there is not a level competitive playing field for airlines, potential benefits may not be realised;

DESIRING to make it possible for their airlines to have a fair and equal opportunity to provide the air services under this Agreement;

DESIRING to maximise benefits to passengers, shippers, airlines and airports and their employees, and others benefiting indirectly;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

NOTING the importance of protecting consumers and encouraging an appropriate level of consumer protection associated with air services;

NOTING the importance of capital to the airline industry for the further development of air services;

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Le Canada et les États membres, en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec la Communauté européenne,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à une intervention et à une régulation minimales de l'État;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien;

DÉTERMINÉS à recueillir les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et, dans la mesure du possible, d'une harmonisation des réglementations et approches;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et de secteurs d'activité viables dans ce domaine;

DÉSIREUX de promouvoir un environnement concurrentiel pour les services aériens, reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équivalentes pour les entreprises de transport aérien, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

DÉSIREUX de permettre à leurs entreprises de transport aérien de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens couverts par le présent accord;

DÉSIREUX de maximaliser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les entreprises de transport aérien et les aéroports et leur personnel, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs et d'encourager un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens;

SOULIGNANT l'importance du capital pour les entreprises de transport aérien, en vue de poursuivre le développement des services aériens;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention précitée,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

Headings and Definitions

1. Headings used in this Agreement are for reference purposes only.
2. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:
 - (a) “Aeronautical authorities” means any authority or person empowered by the Parties to perform the functions set out in this Agreement;
 - (b) “Air services” means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;
 - (c) “Agreement” means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to any Annex;
 - (d) “Airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - (e) “Party” means either Canada or the Member States and the European Community taken together or individually;
 - (f) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by Canada and the Member States; and
 - (g) “Territory” means for Canada, its land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea as determined by its domestic law, and includes the air space above these areas; and for the Member States of the European Community, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty Establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and any successor instrument, and includes the air space above these areas; the application of this Agreement to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006.

ARTICLE PREMIER

Titres et définitions

1. Les titres figurant dans le présent accord ne sont inclus qu'à des fins de référence.
2. Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par :
 - a) "autorités aéronautiques", toute autorité ou personne habilitée par les parties à exercer les fonctions définies dans le présent accord;
 - b) "services aériens", des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;
 - c) "accord", le présent accord, toute annexe qui l'accompagne et tout amendement apporté à l'accord ou à l'une de ses annexes;
 - d) "entreprise de transport aérien", une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;
 - e) "partie", soit le Canada, soit les États membres et la Communauté européenne, considérés ensemble ou individuellement;
 - f) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement de ses annexes ou de la Convention elle-même en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont été adoptés par le Canada et les États membres; et
 - g) "territoire", dans le cas du Canada, ses régions terrestres (continent et îles), ses eaux intérieures et sa mer territoriale telles que définies dans son droit national, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; dans le cas des États membres de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et par tout instrument destiné à lui succéder, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of air transportation by the airlines of the other Party:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - (c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement for the purpose of taking up and discharging traffic in passenger and cargo, including mail, separately or in combination; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Each Party also grants the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article to the other Party for airlines of the other Party other than those referred to under Article 3 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement.

ARTICLE 3

Designation, Authorisation and Revocation

1. The Parties recognise as constituting a designation under this Agreement the licenses or other forms of authorisation issued by the other Party for the conduct of air services under this Agreement. Upon request by the aeronautical authorities of one Party, the aeronautical authorities of the other Party which issued the licence or other form of authorisation shall verify the status of such licences or authorisations.
2. On receipt of applications from a designated airline of one Party, in the form and manner prescribed, the other Party shall, consistent with its laws and regulations, grant requested authorisations and permissions to that airline to operate the air services with minimum procedural delay, provided that:
 - (a) such airline qualifies under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Party granting the authorisations and permissions;
 - (b) such airline complies with the laws and regulations of the Party granting the authorisations and permissions;

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens par les entreprises de transport aérien de l'autre partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
- c) dans la mesure autorisée dans le présent accord, le droit d'effectuer des escales sur son territoire sur les routes spécifiées dans le présent accord en vue d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée; et
- d) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.

2. Chaque partie accorde aussi à l'autre partie les droits spécifiés au paragraphe 1, alinéas a) et b), du présent article, pour les entreprises de transport aérien de l'autre partie autres que celles visées à l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation) du présent accord.

ARTICLE 3

Désignation, autorisation et révocation

1. Les parties reconnaissent comme constituant une désignation en vertu du présent accord les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par l'autre partie pour l'exploitation de services aériens en vertu du présent accord. Sur demande des autorités aéronautiques de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie qui ont délivré la licence ou autre forme d'autorisation en vérifient la validité.

2. Dès réception des demandes introduites par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des parties dans les formes prescrites, l'autre partie accorde à cette entreprise de transport aérien, conformément à ses dispositions législatives et réglementaires et dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments sollicités en vue d'exploiter des services aériens, à condition que :

- a) cette entreprise de transport aérien remplit les conditions requises en vertu des dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
- b) cette entreprise de transport aérien observe les dispositions législatives et réglementaires de la partie qui accorde les autorisations et agréments;

- (c) subject to Annex 2, in the case of an airline of Canada, effective control of the airline is vested in nationals of either Party, the airline is licensed as a Canadian airline, and the airline has its principal place of business in Canada; in the case of an airline of a Member State, effective control of the airline is vested in nationals of either Party, Iceland, Liechtenstein, Norway or Switzerland, the airline is licensed as a Community airline, and the airline has its principal place of business in a Member State; and
- (d) the airline otherwise operates in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.

3. A Party may withhold the authorisations or permissions referred to in paragraph 2 of this Article, and revoke, suspend, impose conditions or limit the operating authorisations or permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline or airlines of the other Party in the event of failure by that airline to comply with the provisions of paragraph 2 or where it has been determined by a Party that conditions in the territory of the other Party are not consistent with a fair and competitive environment and are resulting in a significant disadvantage or harm to its airline or airlines, pursuant to paragraph 5 of Article 14 (Competitive Environment).

4. The rights enumerated in paragraph 3 of this Article shall be exercised only after consultations in the Joint Committee unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in paragraph 2 or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 6 (Civil Aviation Safety) and Article 7 (Civil Aviation Security).

ARTICLE 4

Investment

Each Party shall permit full ownership of its airlines by nationals of Canada or a Member State or States subject to the conditions in Annex 2 of this Agreement.

- c) sous réserve des dispositions de l'annexe 2, dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un État membre, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre; et
- d) l'entreprise de transport aérien exploite par ailleurs des services aériens d'une manière compatible avec les conditions définies dans le présent accord.

3. Une partie peut refuser les autorisations ou agréments visés au paragraphe 2 du présent article et révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments, ou suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsque cette ou ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux dispositions du paragraphe 2 ou lorsqu'une partie a établi que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre partie ne sont pas compatibles avec un environnement de concurrence loyale et entraînent un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, en application de l'article 14 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5.

4. Les droits énumérés au paragraphe 3 du présent article sont exercés uniquement après des consultations au sein du comité mixte, sauf si des mesures immédiates sont essentielles pour empêcher une infraction aux dispositions législatives et réglementaires visées au paragraphe 2 ou si la sécurité ou la sûreté exigent des mesures conformément aux dispositions de l'article 6 (Sécurité de l'aviation civile) et de l'article 7 (Sûreté de l'aviation civile).

ARTICLE 4

Investissement

Chaque partie permet à des ressortissants du Canada ou d'un ou de plusieurs États membres de détenir ses entreprises de transport aérien en pleine propriété sous réserve des conditions prévues à l'annexe 2 du présent accord.

ARTICLE 5

Application of Laws

Each Party shall require compliance with:

- (a) its laws, regulations and procedures relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft, by airlines upon entrance into, departure from and while within the said territory; and
- (b) its laws and regulations relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew members and cargo including mail (such as regulations relating to entry, clearance, transit, civil aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) by airlines and by or on behalf of such passengers, crew members and cargo including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the said territory. In the application of such laws and regulations, each Party shall, under similar circumstances, accord to airlines treatment no less favourable than that accorded to its own or any other airline engaged in similar international air services.

ARTICLE 6

Civil Aviation Safety

1. The Parties reaffirm the importance of close cooperation in the field of civil aviation safety. In that context, the Parties shall engage in further cooperation including in relation to air operations, notably to allow the sharing of information which may have an impact on the safety of international air navigation, the participation in each other's oversight activities or conducting joint oversight activities in the field of civil aviation safety and the development of joint projects and initiatives, including with third countries. This cooperation shall be developed in the framework of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, with respect to matters covered by that Agreement.
2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Party, through its aeronautical authorities, in accordance with the applicable provisions of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, shall be recognised as valid by the other Party and its aeronautical authorities for the purpose of operating the air services, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention.

ARTICLE 5

Application des dispositions législatives et réglementaires

Chaque partie exige le respect de :

- a) ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la conduite de ces aéronefs, par des entreprises de transport aérien, à l'entrée, au départ et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire; et
- b) ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier (tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, au transit, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien et par ou pour le compte de ces passagers et membres d'équipage et pour les marchandises, y compris le courrier, en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire. Dans l'application de ces lois et règlements, chaque partie, dans des circonstances analogues, réserve aux entreprises de transport aérien un traitement au moins aussi favorable que celui réservé à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 6

Sécurité de l'aviation civile

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. À cet égard, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en ce qui concerne l'exploitation, afin notamment de permettre le partage d'informations pouvant influencer sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, la participation mutuelle aux activités de surveillance de l'autre partie ou la conduite d'activités de surveillance communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays tiers. Cette coopération est développée dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord.
2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des parties, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, conformément aux dispositions applicables de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation des services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes établies en vertu de la Convention.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 2 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or airline or in respect of an aircraft used in the operation of the air services, should permit a difference that is lower than the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, or if those authorities should apply a standard or standards that are higher than, or other than, standards established under the Convention, the other Party may request consultations between the Parties in the framework of the Joint Committee with a view to clarifying the practice in question. Until such time as consultations may lead to a consensus and, in the spirit of a regime of reciprocal acceptance of each others' certificates and licenses, the Parties shall continue to recognise the certificates and licenses rendered valid by the aeronautical authorities of the other Party. Where the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, has provisions governing the reciprocal acceptance of certificates and licenses, each party shall apply those provisions.

4. Consistent with applicable laws and within the framework of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, with respect to matters covered by that Agreement the Parties undertake to achieve reciprocal acceptance of certificates and licences.

5. A Party or its responsible aeronautical authorities may request at any time consultations with the other Party or its responsible aeronautical authorities concerning the safety standards and requirements maintained and administered by those aeronautical authorities. If, following such consultations, the Party or its responsible aeronautical authorities, which requested the consultations, find that the other Party or its responsible aeronautical authorities do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas, that, unless otherwise decided, are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the other Party or its responsible aeronautical authorities shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure by the other Party or its responsible aeronautical authorities to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be decided, shall constitute grounds for the Party or its responsible aeronautical authorities, which requested the consultations, to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of an airline, the safety oversight of which is the responsibility of the other Party or its responsible aeronautical authorities.

6. Each Party accepts that any aircraft operated by or, on behalf of, an airline of one Party, may, while within the territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the aeronautical authorities of the other Party, to verify the validity of the relevant aircraft documents, and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided that such examination does not cause an unreasonable delay in operation of the aircraft.

3. Si les privilèges ou conditions des certificats, licences ou brevets visés au paragraphe 2, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des parties à une personne ou à une entreprise de transport aérien ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services aériens, permettent d'appliquer des normes moins strictes que les normes minimales établies par la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou si ces autorités appliquent une ou plusieurs normes qui sont plus strictes que les normes établies par la Convention ou qui diffèrent de celles-ci, l'autre partie peut demander des consultations entre les parties dans le cadre du comité mixte, afin de clarifier la pratique en question. Jusqu'à ce que les consultations aient permis de dégager un consensus, et dans l'esprit d'un régime d'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, les parties continuent à reconnaître les certificats, brevets et licences validés par les autorités aéronautiques de l'autre partie. Si l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, contient des dispositions régissant l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, chaque partie applique ces dispositions.

4. Dans le respect des lois applicables et dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord, les parties s'engagent à parvenir à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.

5. Une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes peuvent solliciter à tout moment des consultations avec l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui les ont demandées estiment que l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'appliquent pas ou ne gèrent pas de manière effective des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elles informent l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui ont fait la demande de consultations sont en droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien dont l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités de ladite entreprise de transport aérien.

6. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une des parties ou au nom de celle-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités aéronautiques de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

7. If the aeronautical authorities of one Party, after carrying out a ramp inspection, find that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention or there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of that Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party that are responsible for the safety oversight of the airline operating the aircraft of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days shall constitute grounds for revoking, suspending or limiting the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of the airline operating the aircraft. The same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

8. Each Party, through its responsible aeronautical authorities, shall have the right to take immediate action including the right to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline of the other Party, if they conclude that it is necessary in view of an immediate threat to civil aviation safety. Where practicable, the Party taking such measures shall endeavour to consult the other Party beforehand.

9. Any action by a Party or its responsible aeronautical authorities in accordance with paragraphs 5, 7 or 8 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 7

Civil Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, done at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Aviation*, done at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, done at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

7. Si les autorités aéronautiques d'une des parties constatent, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales applicables à ce moment-là en vertu de la Convention, ou constatent que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie compétentes en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique de l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef peuvent être révoqués, suspendus ou limités, ou ses activités peuvent être suspendues ou limitées d'une autre manière. Les mêmes mesures peuvent être prises lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

8. Chaque partie, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques compétentes, a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celle-ci, si elle conclut qu'une menace immédiate pour la sécurité de l'aviation civile justifie ces mesures. Dans la mesure du possible, la partie qui prend ces mesures s'efforce de consulter l'autre partie au préalable.

9. Toute mesure prise par une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes conformément aux paragraphes 5, 7 ou 8 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 7

Sûreté de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile qui lie les parties.

3. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. The Parties shall act in conformity with the civil aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. The Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such civil aviation security provisions. Accordingly, each Party, upon request, shall provide the other Party notification of any difference between its regulations and practices and the civil aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph, where these differences exceed or complement such standards and have relevance for the operators of the other Party. Either Party may at any time request consultations, to be held without unreasonable delay, with the other Party to discuss any such differences.

5. With full regard and mutual respect for the sovereignty of states, each Party agrees that operators of aircraft referred to in paragraph 4 of this Article may be required to observe the civil aviation security provisions referred to in that paragraph required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to exercise security controls on passengers, crew members, baggage, carry-on items, cargo, mail and aircraft stores prior to boarding or loading.

6. The Parties agree to work towards achieving mutual recognition of each other's security standards and to cooperate closely on quality control measures on a reciprocal basis. The Parties also agree, where appropriate, and on the basis of decisions to be taken by Parties separately, to create preconditions for implementing one-stop security for flights between the territories of the Parties, meaning the exemption of transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo from re-screening. To this end, they shall establish administrative arrangements allowing for consultations on existing or planned civil aviation security measures and for cooperation and for sharing of information on quality control measures implemented by the Parties. The Parties shall consult each other on planned security measures of relevance for operators located in the territory of the other Party to such administrative arrangements.

7. Each Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat for a specific flight or a specific series of flights.

8. The Parties agree to cooperate on security inspections undertaken by them in either territory through the establishment of mechanisms, including administrative arrangements, for the reciprocal exchange of information on results of such security inspections. The Parties agree to consider positively requests to participate, as observers, in security inspections undertaken by the other Party.

4. Les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile. Par conséquent, chaque partie informe sur demande l'autre partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques et les normes de sûreté de l'aviation civile des annexes visées dans le présent paragraphe, lorsque cette différence porte sur des dispositions qui excèdent ou complètent lesdites normes et a une incidence sur les exploitants d'aéronefs de l'autre partie. Chaque partie peut, à tout moment, solliciter des consultations avec l'autre partie, qui devront avoir lieu sans retard déraisonnable, afin de discuter de ces différences éventuelles.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des États, chaque partie convient que les exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 4 du présent article peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile visées audit paragraphe qui sont requises par l'autre partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire. Chaque partie fait en sorte que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour protéger les aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les membres d'équipage, les bagages de soute et bagages à main, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement.

6. Les parties conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté et de coopérer de manière étroite sur les mesures de contrôle de la qualité, sur une base de réciprocité. Les parties conviennent aussi, en tant que de besoin et sur la base de décisions à prendre séparément par les parties, de créer les conditions préalables à la mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté unique pour les vols entre les territoires des parties, de sorte que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance soient exemptés d'une nouvelle inspection. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté de l'aviation civile et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties. Les parties se consultent sur les mesures prévues en matière de sûreté qui présentent un intérêt pour les exploitants d'aéronefs implantés sur le territoire de l'autre partie à ces arrangements administratifs.

7. Dans la mesure du possible, chaque partie donne suite aux demandes formulées par l'autre partie pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière concernant un vol spécifique ou une série de vols spécifique.

8. Les parties conviennent de coopérer dans le cadre des inspections de sûreté qu'elles entreprennent sur le territoire de l'une des parties en établissant des mécanismes, y compris des arrangements administratifs, pour l'échange réciproque d'informations sur les résultats de ces inspections. Les parties conviennent d'examiner avec bienveillance les demandes qui leur sont faites de participer, en tant qu'observateur, aux inspections de sûreté entreprises par l'autre partie.

9. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew members, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, that Party, through its responsible authorities, may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the airlines of the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Party that believes that the other Party has departed from the provisions of this Article may take appropriate interim action at any time.

11. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transportation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse economic and operational effects on the operation of air services under this Agreement and, to the extent permitted by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

ARTICLE 8

Customs Duties, Taxes and Charges

1. Each Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations, and on the basis of reciprocity, exempt airlines of the other Party with respect to their aircraft operated in international air transport, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are imposed by the Parties, and not based on the cost of services provided.

9. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et dans des conditions de sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut, par l'intermédiaire de ses autorités compétentes, demander des consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif pour prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations des entreprises de transport aérien de l'autre partie. Lorsque l'urgence le justifie ou pour éviter une nouvelle violation des dispositions du présent article, la partie qui estime que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article peut à tout moment prendre des mesures appropriées à titre provisoire.

11. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties confirment que, lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sûreté, il lui appartient d'en évaluer les éventuels effets négatifs, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation des services aériens relevant du présent accord et, dans la mesure où la loi le permet, de prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

ARTICLE 8

Droits de douane, taxes et redevances

1. Chaque partie exempte, dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent, et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien de l'autre partie, en ce qui concerne leurs aéronefs assurant des services de transport aérien international, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant entre autres la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service de transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, de toutes les restrictions à l'importation et taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous les droits de douane et d'accises et de tous les frais ou redevances analogues qui sont imposés par les parties et ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Each Party shall also exempt, to the fullest extent possible under national laws and regulations and on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transport as well as computer equipment and component parts for the handling of passengers or cargo, or security checks;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and
- (d) printed matter, including airline tickets, ticket covers, airway bills and other related advertising materials distributed without charge by the airline.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft used by an airline of a Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of a Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. The provisions of the respective conventions in force between a Member State and Canada for the avoidance of double taxation on income and on capital are not altered by this Agreement.

2. Dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent et sur la base de la réciprocité, chaque partie exempte également des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

- a) les provisions de bord prises à bord ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, ainsi que l'équipement informatique et les éléments destinés à la prise en charge des passagers ou du fret ou aux contrôles de sûreté;
- c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire; et
- d) les imprimés, y compris les billets de transport aérien, couvertures de billets, lettres de transport aérien et autres documents publicitaires connexes distribués gratuitement par l'entreprise de transport aérien.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien d'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exemptions de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions en vigueur entre un État membre et le Canada pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 9

Statistics

1. Each Party shall provide to the other Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.
2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of the air services.

ARTICLE 10

Consumer Interests

1. Each Party recognises the importance of protecting the interests of consumers and may take or may require airlines to take, on a non-discriminatory basis, reasonable and proportionate measures concerning the following matters, including but not limited to:
 - (a) requirements to protect funds advanced to airlines;
 - (b) denied boarding compensation initiatives;
 - (c) passenger refunds;
 - (d) public disclosure of the identity of an air carrier actually operating the aircraft;
 - (e) financial fitness of its own airlines;
 - (f) passenger injury liability insurance; and
 - (g) setting accessibility measures.
2. The Parties endeavour to consult each other, within the framework of the Joint Committee, on matters of consumer interest, including their planned measures, with a view to achieve compatible approaches to the extent possible.

ARTICLE 9

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationale et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement requises pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens.

ARTICLE 10

Intérêts des consommateurs

1. Chaque partie reconnaît qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et peut prendre ou exiger des entreprises de transport aérien qu'elles prennent, sur une base non discriminatoire, des mesures raisonnables et proportionnées concernant les éléments suivants, comprenant entre autres :
 - a) des exigences de protection des fonds avancés aux entreprises de transport aérien;
 - b) des initiatives de compensation pour refus d'embarquement;
 - c) des remboursements au profit des passagers;
 - d) la divulgation de l'identité du transporteur aérien qui exploite réellement l'aéronef;
 - e) la capacité financière des entreprises de transport aérien de la partie concernée;
 - f) l'assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels des passagers;
et
 - g) l'établissement de mesures d'accessibilité.
2. Les parties s'efforcent de se consulter, dans le cadre du comité mixte, sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent en la matière, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible.

ARTICLE 11

Availability of Airports and Aviation Facilities and Services

1. Each Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, civil aviation security, ground handling, and other related facilities and services that are provided in its territory shall be available for use by the airlines of the other Party on a non-discriminatory basis at the time arrangements for use are made.
2. To the fullest extent possible, Parties shall take all reasonable measures to ensure effective access to facilities and services, subject to legal, operational and physical constraints and on the basis of fair and equal opportunity, and transparency with respect to the procedures for gaining access.
3. Each Party shall ensure that its procedures, guidelines and regulations to manage slots applicable to airports in its territory are applied in a transparent, effective and non-discriminatory manner.
4. If a Party believes that the other Party is in violation of this Article, it may notify the other Party of its findings and request consultations under paragraph 4 of Article 17 (Joint Committee).

ARTICLE 12

Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the airlines of the other Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be just, reasonable, cost-related and not unjustly discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.
2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the airlines of the other Party for the use of airport, civil aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and civil aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

ARTICLE 11

Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle du trafic aérien et les services de navigation aérienne, les infrastructures et services de sûreté de l'aviation civile et d'assistance en escale et les autres infrastructures et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre partie sur une base non discriminatoire dès que des modalités d'utilisation ont été arrêtées.
2. Dans toute la mesure du possible, les parties prennent toutes les mesures raisonnables pour assurer un accès effectif aux infrastructures et services, sous réserve des contraintes juridiques, opérationnelles et physiques et sur la base de possibilités équitables et égales et de la transparence quant aux procédures d'accès.
3. Chaque partie veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective et non discriminatoire.
4. Si une partie estime que l'autre partie enfreint le présent article, elle peut lui notifier ses constatations et demander des consultations en vertu de l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 4.

ARTICLE 12

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien.
2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et de services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile, ainsi que des infrastructures et services connexes, soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or their representative bodies to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

4. No Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 21 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
- (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 13

Commercial Framework

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of the other Party to provide the air services under this Agreement.

Capacity

2. Each Party shall allow any airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the air services it offers under this Agreement based upon the airline's commercial considerations in the marketplace. No Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, nor shall it require the filing of schedules, programmes for charter flights, or operations plans by airlines of the other Party, except as may be required for technical, operational or environmental (local air quality and noise) reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et infrastructures ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 21 (Règlement des différends), aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si :

- a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie; ou
- b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 13

Cadre commercial

1. Chaque partie offre aux entreprises de transport aérien de l'autre partie un accès équitable et égal à la fourniture des services aériens visés par le présent accord.

Capacité

2. Chaque partie permet à toute entreprise de transport aérien de l'autre partie de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elle offre en vertu du présent accord sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Aucune partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre partie, ni n'exige de leur part le dépôt de leurs horaires, programmes de vols affrétés ou plans d'exploitation, sauf pour des motifs techniques, d'exploitation ou d'environnement (qualité de l'air et bruit au niveau local), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

Codesharing

3. (a) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by each Party, any airline of the other Party may enter into cooperative arrangements for the purposes of:
 - (i) holding out its air services on the specified routes by selling transportation under its own code on flights operated by any airline of Canada, or of Member States, and/or of any third country; and/or a surface land or marine transportation provider of any country,
 - (ii) carrying traffic under the code of any other airline where such other airline has been authorised by the aeronautical authorities of a Party to sell transportation under its own code on flights operated by any airline of a Party.
- (b) A Party may require all airlines involved in codesharing arrangements to hold the appropriate underlying route authority.
- (c) A Party shall not withhold permission for codesharing services identified in paragraph 3(a)(i) of this Article on the basis that the airline operating the aircraft does not have the right to carry traffic under the codes of other airlines.
- (d) The Parties shall require all airlines in such codesharing arrangements to ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

Ground Handling

4. Each Party shall permit the airlines of the other Party when operating in its territory:
 - (a) on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in its territory and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorised by its competent authorities to provide such services; and
 - (b) to provide ground handling services for other airlines operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

Partage de codes

3. a) Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par chacune des parties, toute entreprise de transport aérien de l'autre partie peut conclure des arrangements de coopération afin :
 - i) d'offrir ses services aériens sur les routes spécifiées en vendant des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par n'importe quelle entreprise de transport aérien du Canada, ou d'États membres, et/ou de n'importe quel pays tiers, et/ou un transporteur de surface terrestre ou maritime de n'importe quel pays,
 - ii) d'acheminer du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien lorsque cette dernière a été autorisée, par les autorités aéronautiques d'une partie, à vendre des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par toute entreprise de transport aérien d'une partie.
- b) Une partie peut exiger que toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.
- c) Une partie ne refuse pas d'autoriser les services en partage de codes définis au paragraphe 3, sous-alinéa a) i), du présent article au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer du trafic sous les codes d'autres entreprises de transport aérien.
- d) Les parties exigent de toutes les entreprises de transport aérien participant à de tels arrangements de partage de codes qu'elles veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

Assistance en escale

4. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur son territoire :
 - a) sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services d'assistance en escale sur son territoire et, à leur convenance, de faire assurer les services d'assistance en escale, partiellement ou totalement, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services; et
 - b) de fournir des services d'assistance en escale à d'autres entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec la législation et la réglementation applicables.

5. The exercise of the rights set forth in paragraphs 4(a) and (b) of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting primarily from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline of any country engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

Airline Representatives

6. Each Party shall permit:

- (a) the airlines of the other Party on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in its territory their representatives and commercial managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff, as required in connection with their services;
- (b) these staff requirements at the option of the airlines of the other Party, to be satisfied by their own personnel or, by using the services of any other organisation, company or airline operating in its territory and authorised to perform such services for other airlines; and
- (c) the airlines of the other Party to establish offices in its territory for the promotion and sale of air transportation and related activities.

7. Each Party shall require the representatives and staff of the airlines of the other Party to be subject to its laws and regulations. Consistent with such laws and regulations:

- (a) each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 6 of this Article; and
- (b) each Party shall facilitate and expedite the approval of any requirement for employment authorisations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Sales, Local Expenses, and Transfer of Funds

8. Each Party shall permit the airlines of the other Party:

- (a) to engage in the sale of air transportation in its territory directly or, at the discretion of the airlines, through their agents and to sell transportation in the currency of its territory or, at the discretion of the airlines, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by those airlines;
- (b) to pay local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency, or at the discretion of the airlines, in freely convertible currencies; and

5. L'exercice des droits exposés au paragraphe 4, alinéas a) et b), du présent article n'est soumis qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant principalement de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Toute contrainte est appliquée uniformément et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien de n'importe quel pays assurant des services aériens internationaux similaires au moment où la contrainte est imposée.

Représentants des entreprises de transport aérien

6. Chaque partie permet :

- a) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, sur la base de la réciprocité, de faire venir et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur propre personnel de gestion commerciale, de vente, technique et d'exploitation, et tout autre personnel spécialisé, nécessaires à la fourniture de leurs services;
- b) la couverture de ces besoins en personnel, au choix des entreprises de transport aérien de l'autre partie, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant ses activités sur son territoire et autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien; et
- c) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie d'établir sur son territoire des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

7. Chaque partie exige que les représentants et le personnel des entreprises de transport aérien de l'autre partie soient soumis à ses dispositions législatives et réglementaires. Conformément à ces dispositions législatives et réglementaires :

- a) chaque partie accorde, dans les meilleurs délais, les permis de travail, les visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et aux personnels visés au paragraphe 6 du présent article; et
- b) chaque partie facilite et active l'approbation de toute demande de permis de travail pour le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie :

- a) de procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire directement ou, à leur convenance, par l'intermédiaire de leurs agents et de vendre ces services dans la monnaie locale ou, à leur convenance, dans toute devise librement convertible, toute personne étant libre d'acheter ces services dans les monnaies acceptées par lesdites entreprises de transport aérien;
- b) de régler les dépenses locales engagées sur son territoire, notamment pour les achats de carburant, en monnaie locale ou, à leur convenance, en devises librement convertibles; et

- (c) to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. Such conversion and remittance shall be permitted without restrictions or delay at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Intermodal Services

9. Each Party shall permit airlines operating:
- (a) passenger-combination services, to employ land or maritime surface transportation in connection with the air services. Such transportation may be provided by the airlines through arrangements with surface carriers, or the airlines may elect to perform the surface transportation themselves;
 - (b) cargo services, to employ without restriction in connection with the air services any land or maritime surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities and including, where applicable, to transport cargo in bond under applicable laws and regulations; access to airport customs processing and facilities for cargo moving by surface or by air; and to elect to perform their own cargo surface transportation, subject to domestic laws and regulations governing such transportation, or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by airlines of any other country; and
 - (c) intermodal services, to offer, at a single through price air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Pricing

10. The Parties shall permit prices to be freely established by the airlines on the basis of free and fair competition. Neither Party shall take unilateral action against the introduction or continuation of a price for international transportation to or from its territory.
11. The Parties shall not require prices to be filed with aeronautical authorities.
12. The Parties shall permit aeronautical authorities to discuss matters such as, but not limited to, prices which may be unjust, unreasonable or discriminatory.

- c) de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cadre normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans limitations ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions.

Services intermodaux

- 9. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien :
 - a) exploitant des services mixtes, de recourir à des transports de surface terrestres ou maritimes en rapport avec les services aériens. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir de confier ces transports à des transporteurs de surface dans le cadre d'arrangements avec ceux-ci ou de les effectuer elles-mêmes;
 - b) exploitant des services de fret, de recourir sans restriction en rapport avec les services aériens à tout transport de surface terrestre ou maritime pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et, le cas échéant, de transporter des marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation en vigueur; d'avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne; de choisir d'effectuer elles-mêmes leurs propres transports de surface de marchandises, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires nationales régissant ces transports, ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par des entreprises de transport aérien de tout autre pays; et
 - c) exploitant des services intermodaux, de proposer, à un prix unique de point à point, le transport combiné aérien et de surface, pour autant que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Prix

- 10. Les parties permettent la libre fixation des prix par les entreprises de transport aérien sur la base d'une concurrence libre et loyale. Aucune des parties ne prend de mesure unilatérale contre l'instauration ou le maintien d'un prix pour un transport international à destination ou en provenance de son territoire.
- 11. Les parties n'imposent pas le dépôt des prix auprès des autorités aéronautiques.
- 12. Les parties permettent aux autorités aéronautiques de discuter de questions telles que, notamment, les prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

Computer Reservation Systems

13. The Parties shall apply their respective laws and regulations relating to the operations of Computer Reservation Systems in their territories on a fair and non-discriminatory basis.

Franchising and Branding

14. The airlines of any Party may provide air services under this Agreement, pursuant to a franchising or branding arrangement with companies, including airlines, provided that the airline providing the air services holds the appropriate route authority, the conditions prescribed under domestic laws and regulations are met, and subject to the approval of aeronautical authorities.

Wet Leasing

15. For the purposes of providing the air services under this Agreement, provided that the airline providing the air services and the operator of the aircraft in such arrangements hold the appropriate authorities, airlines of the Parties may provide air services under this Agreement using aircraft and flight crew provided by other airlines, including from other countries, subject to the approval of aeronautical authorities. For the purposes of this paragraph, airlines operating the aircraft shall not be required to have underlying route authority.

Charter/Non-scheduled Flights

16. The provisions set out in Articles 4 (Investment), 5 (Application of Laws), 6 (Civil Aviation Safety), 7 (Civil Aviation Security), 8 (Customs Duties, Taxes and Charges), 9 (Statistics), 10 (Consumer Interests), 11 (Availability of Airports and Aviation Facilities and Services), 12 (Charges for Airports and Aviation Facilities and Services), 13 (Commercial Framework), 14 (Competitive Environment), 15 (Air Traffic Management), 17 (Joint Committee) and 18 (Environment) of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by air carriers of one Party into or from the territory of the other Party.

17. When granting requested authorisations and permissions to an air carrier on receipt of applications to operate charters and other non-scheduled flights, the Parties shall act with minimum procedural delay.

Systèmes informatisés de réservation

13. Les parties appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires relatives à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire.

Franchisage et marques

14. Les entreprises de transport aérien de toute partie peuvent fournir les services aériens visés par le présent accord, en application d'un arrangement de franchise ou de marque passé avec des sociétés, y compris des entreprises de transport aérien, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens dispose des droits de trafic adéquats pour les routes concernées, que les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires nationales soient respectées, et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques.

Location d'aéronef avec équipage

15. Aux fins de la fourniture des services aériens relevant du présent accord, les entreprises de transport aérien des parties peuvent utiliser des aéronefs et des équipages fournis par d'autres entreprises de transport aérien, y compris d'autres pays, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens et l'exploitant de l'aéronef participant à un tel arrangement disposent des autorisations appropriées, sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques. Aux fins du présent paragraphe, l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenue de disposer des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

Vols affrétés / vols non réguliers

16. Les dispositions exposées aux articles 4 (Investissement), 5 (Application des dispositions législatives et réglementaires), 6 (Sécurité de l'aviation civile), 7 (Sûreté de l'aviation civile), 8 (Droits de douane, taxes et redevances), 9 (Statistiques), 10 (Intérêts des consommateurs), 11 (Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques), 12 (Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques), 13 (Cadre commercial), 14 (Environnement concurrentiel), 15 (Gestion du trafic aérien [ATM]), 17 (Comité mixte) et 18 (Environnement) du présent accord s'appliquent également aux vols affrétés et aux autres vols non réguliers exploités par des transporteurs aériens de l'une des parties à destination ou au départ du territoire de l'autre partie.

17. Lorsqu'elles reçoivent une demande d'exploitation de vols affrétés et d'autres vols non réguliers, les parties délivrent dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments sollicités au transporteur aérien concerné.

ARTICLE 14

Competitive Environment

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of the air services. The Parties recognise that fair competitive practices by airlines are most likely to occur where these airlines operate on a fully commercial basis and are not state subsidised. They recognise that matters, such as, but not limited to the conditions under which airlines are privatised, the removal of competition distorting subsidies, equitable and non-discriminatory access to airport facilities and services and to computer reservation systems are key factors to achieve a fair and competitive environment.
2. If a Party finds that conditions exist in the territory of the other Party that would adversely affect a fair and competitive environment and its airlines' operation of the air services under this Agreement, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee. The Parties accept that the degree to which the objectives in the Agreement related to a competitive environment may be undermined by a subsidy or other intervention is a legitimate subject for discussion in the Joint Committee.
3. Issues that may be raised under this Article 14 include, but are not limited to, capital injections, cross subsidisation, grants, guarantees, ownership, tax relief or tax exemption, protection against bankruptcy or insurance by any government entities. Subject to paragraph 4 of Article 14, a Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.
4. The Parties recognise the cooperation between their respective competition authorities as evidenced by the Agreement between the Government of Canada and the European Communities regarding the Application of their Competition Laws, done at Bonn on 17 June 1999.

ARTICLE 14

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des entreprises de transport aérien ont le plus de chances de s'instaurer si ces entreprises de transport aérien exploitent leurs activités sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions publiques. Elles reconnaissent que des aspects tels que, notamment, les conditions de privatisation des entreprises de transport aérien, la suppression de subventions sources de distorsion de concurrence, l'accès équitable et non discriminatoire aux installations et services aéroportuaires et aux systèmes informatisés de réservation constituent des facteurs essentiels pour la mise en place d'un environnement de concurrence loyale.

2. Si une partie constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions qui auraient une incidence négative sur le maintien d'un environnement de concurrence loyale et sur l'exploitation des services aériens visés par le présent accord par ses entreprises de transport aérien, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte. Les parties reconnaissent que le degré auquel une subvention ou une autre intervention risque de compromettre les objectifs de l'accord liés à l'existence d'un environnement concurrentiel est un sujet de discussion légitime pour le comité mixte.

3. Les questions qui peuvent être soulevées au titre du présent article incluent notamment des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou des exonérations d'impôts, la protection contre la faillite ou une assurance de la part de toute entité publique. Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, une partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau de l'État, de la province, ou au niveau local, pour discuter de questions relatives au présent article.

4. Les parties reconnaissent la coopération entre leurs autorités respectives chargées de la concurrence, attestée par l'Accord entre le gouvernement du Canada et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence, fait à Bonn le 17 juin 1999.

5. If, following consultations in the Joint Committee, a Party believes that the conditions referred to in paragraph 2 of Article 14 persist and are likely to result in significant disadvantage or harm being caused to its airline or airlines, it may take action. A Party may take action under this paragraph from the earlier of the establishment, by a decision of the Joint Committee, of procedures and criteria by the Joint Committee for the exercise of such action or one year from the date that this Agreement is applied provisionally by the Parties or enters into force. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. It shall be exclusively directed towards the entity benefiting from the conditions referred to in paragraph 2, and shall be without prejudice to the right of any Party to take action under Article 21 (Settlement of Disputes).

ARTICLE 15

Air Traffic Management

The Parties shall cooperate on addressing safety oversight and policy issues relating to air traffic management, with a view to optimising overall efficiency, reducing cost, and enhancing the safety and capacity of existing systems. The Parties shall encourage their air navigation service providers to continue to collaborate on interoperability to further integrate both sides' systems where possible, to reduce the environmental impact of aviation, and to share information where appropriate.

ARTICLE 16

Continuation of Designations and Authorisations

1. Any airline of Canada or of a Member State holding a current designation from its respective government under an air transport agreement with Canada superseded by this Agreement shall be deemed to be an airline designated to conduct air services.
2. Any airline of Canada or of a Member State holding a licence or authorisation issued by the aeronautical authorities of a Party valid for the operation of air services on the date of entry into force of this Agreement shall, pending issuance of any new or amended licence or authorisation under this Agreement, continue to have all the authorities provided in the said licence or authorisation and be deemed to have therein the authority to operate air services as provided for in this Agreement.
3. Nothing in this Article shall prevent an airline of a Party not referred to in paragraphs 1 or 2 of this Article from being designated or authorised to conduct air services.

5. Si, à la suite de consultations au sein du comité mixte, une partie estime que les conditions visées au paragraphe 2 du présent article persistent et sont susceptibles d'entraîner un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, elle peut prendre des mesures. Une partie peut prendre des mesures conformément au présent paragraphe à compter de la première des dates suivantes: l'établissement, par décision du comité mixte, de procédures et critères pour la prise de telles mesures, ou un an après la date à partir de laquelle le présent accord est appliqué à titre provisoire par les parties ou entre en vigueur. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée. Elle vise exclusivement l'entité bénéficiant des conditions visées au paragraphe 2 et ne porte pas atteinte au droit qu'a toute partie de prendre des mesures en vertu de l'article 21 (Règlement des différends).

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien (ATM)

Les parties coopèrent pour traiter les problèmes de contrôle de la sécurité et les questions de politique concernant la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants. Les parties encouragent leurs prestataires de services de navigation aérienne à poursuivre la collaboration en matière d'interopérabilité afin d'intégrer davantage, dans la mesure du possible, les systèmes des deux parties, de réduire l'incidence environnementale du transport aérien et de partager l'information en tant que de besoin.

ARTICLE 16

Maintien de désignations et d'autorisations

1. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un État membre titulaire d'une désignation en cours de validité de la part de son gouvernement en vertu d'un accord sur le transport aérien avec le Canada qui est abrogé par le présent accord est réputée être une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services aériens.
2. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un État membre qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence ou une autorisation valide délivrée par les autorités aéronautiques d'une partie pour l'exploitation de services aériens conserve, en attendant la délivrance d'une licence ou autorisation nouvelle ou modifiée conformément au présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence ou autorisation; elle est réputée avoir l'autorisation d'exploiter des services aériens conformément au présent accord.
3. Aucune disposition du présent article ne s'oppose à ce qu'une entreprise de transport aérien d'une partie non visée aux paragraphes 1 ou 2 du présent article soit désignée ou autorisée à exploiter des services aériens.

ARTICLE 17

Joint Committee

1. The Parties hereby establish a committee composed of representatives of the Parties (hereinafter referred to as the "Joint Committee").
2. The Joint Committee shall identify aeronautical authorities and other competent authorities for matters covered under this Agreement and facilitate contacts between them.
3. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Either Party may request the convening of a meeting.
4. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to consult regarding any question relating to the interpretation or application of this Agreement and to seek to resolve any concerns raised by the other Party. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless the Parties decide otherwise.
5. The Joint Committee shall adopt decisions where expressly provided by the Agreement.
6. The Joint Committee shall foster cooperation between the Parties and may consider any matter related to the operation or implementation of this Agreement, including, but not limited to:
 - (a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;
 - (b) exchanging information, including advising as to changes to domestic law and policies, which affect the Agreement;
 - (c) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;
 - (d) recommending conditions, procedures, and amendments required for new Member States to become Parties to this Agreement; and
 - (e) discussing issues related to investment, ownership and control, and confirming when the conditions for the progressive opening of traffic rights as set out in Annex 2 of this Agreement are met.
7. The Joint Committee shall develop cooperation and foster expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives.
8. The Joint Committee shall adopt, by decision, its rules of procedure.
9. All decisions of the Joint Committee shall be made by consensus.

ARTICLE 17

Comité mixte

1. Les parties instituent un comité composé de représentants de chacune d'elles (ci-après dénommé "le comité mixte").
2. Le comité mixte détermine les autorités aéronautiques et les autres autorités compétentes en ce qui concerne les matières visées par le présent accord et facilite les contacts entre elles.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte en vue de consultations sur toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord et de chercher à dissiper toute préoccupation soulevée par l'autre partie. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf décision contraire des parties.
5. Le comité mixte adopte des décisions dans les cas expressément prévus par l'accord.
6. Le comité mixte promeut la coopération entre les parties et peut examiner toute question liée au fonctionnement ou à la mise en œuvre du présent accord, notamment :
 - a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens visés par le présent accord;
 - b) en échangeant des informations, y compris des avis sur les modifications des législations et politiques nationales qui ont une incidence sur l'accord;
 - c) en examinant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, y compris en recommandant d'éventuels amendements de ce dernier;
 - d) en recommandant les conditions, procédures et modifications nécessaires pour que les nouveaux États membres deviennent parties au présent accord; et
 - e) en débattant de questions liées à l'investissement, à la propriété et au contrôle et en confirmant quand les conditions de l'ouverture progressive des droits de trafic exposée à l'annexe 2 du présent accord sont remplies.
7. Le comité mixte développe la coopération et promeut les échanges au niveau des experts sur de nouvelles initiatives législatives ou réglementaires.
8. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
9. Le comité mixte décide sur la base du consensus.

ARTICLE 18

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy.
2. Without prejudice to the rights and obligations of the Parties under international law and the Convention, each Party within its own sovereign jurisdiction shall have the right to take and apply the appropriate measures to address the environmental impacts of air transport provided that such measures are applied without distinction as to nationality.
3. The Parties recognise that the costs and benefits of measures to protect the environment must be carefully weighed in developing international aviation policy. When a Party is considering proposed environmental measures, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects.
4. The Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment and the economy, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.
5. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organization in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed.
6. The Parties shall endeavour to consult each other on matters of the environment, including on planned measures likely to have a significant effect on the international air services covered by this Agreement, with a view to achieve compatible approaches to the extent possible. Consultations shall start within 30 days of receipt of such a request, or any other period of time where mutually determined.

ARTICLE 19

Labour Matters

1. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions.
2. Either Party may request a meeting of the Joint Committee under Article 17 in order to discuss the labour matters referred to in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 18

Environnement

1. Les parties reconnaissent qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.
2. Sans préjudice des droits et obligations des parties en vertu du droit international et de la Convention, chaque partie a le droit de prendre et d'appliquer, dans son ressort territorial, les mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.
3. Les parties reconnaissent que les coûts et les avantages des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale. Lorsqu'une partie examine un projet de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les éventuels effets négatifs sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour atténuer ces effets négatifs.
4. Les parties reconnaissent qu'il importe de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets du transport aérien sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.
5. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes en matière d'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.
6. Les parties s'efforcent de se consulter sur les questions environnementales, y compris sur les mesures envisagées qui sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur les services aériens internationaux couverts par le présent accord, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible. Les consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception d'une telle demande ou dans tout autre délai établi par consentement mutuel.

ARTICLE 19

Questions d'emploi

1. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur la main d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail.
2. Chaque partie peut demander une réunion du comité mixte institué en vertu de l'article 17 afin de discuter des questions d'emploi visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 20

International Cooperation

The Parties may bring to the Joint Committee under Article 17 issues related to:

- (a) air transport and international organisations;
- (b) possible developments in relations between the Parties and other countries in air transport; and
- (c) trends in bilateral or multilateral arrangements

including, where possible, proposals on the development of coordinated positions in these fields.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee. Such formal consultations shall begin as soon as possible and notwithstanding paragraph 4 of Article 17 within a period of no more than 30 days from the date of receipt by one Party of the written request made by the other Party, referring to this Article, unless otherwise decided by the Parties.

2. If the dispute is not resolved within 60 days of the receipt of the request for formal consultations, it may be referred to a person or body for decision by consent of the Parties. If the Parties do not so consent, the dispute shall, at the request of either Party be submitted to arbitration by a tribunal of three arbitrators in accordance with the procedures set forth below.

3. Within 30 days from the receipt of a request for arbitration each Party to the dispute shall nominate an independent arbitrator. The third arbitrator shall be appointed within a further period of 45 days by agreement between the two arbitrators named by the Parties. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4. The Tribunal shall establish its own rules of procedure and the timetable for the proceedings.

5. At the request of a Party the Tribunal may order the other Party to the dispute to implement interim relief measures pending the Tribunal's final determination.

ARTICLE 20

Coopération internationale

Les parties peuvent saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 17 de questions liées :

- a) au transport aérien et aux organisations internationales;
- b) aux évolutions possibles des relations entre les parties et d'autres pays en matière de transport aérien; et
- c) aux tendances dans les arrangements bilatéraux ou multilatéraux,

ainsi que, dans la mesure du possible, de propositions sur l'élaboration de positions coordonnées dans ces domaines.

ARTICLE 21

Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, elles s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte. Ces consultations officielles débutent dès que possible et, nonobstant l'article 17, paragraphe 4, dans un délai n'excédant pas 30 jours à compter de la date de réception, par l'une des parties, de la demande écrite faisant référence au présent article soumise par l'autre partie, sauf décision contraire des parties.
2. Si le différend n'est pas réglé dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande de consultations officielles, il peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par consentement des parties. En l'absence de consentement des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à l'arbitrage d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, selon la procédure exposée ci-après.
3. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie au différend nomme un arbitre indépendant. Le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de 45 jours par accord entre les deux arbitres nommés par les parties. Si l'une des parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai fixé ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une des parties à désigner un ou des arbitres selon le cas. Si le président est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien en fonction qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties procède à cette désignation. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, assume les fonctions de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage aura lieu.
4. Le tribunal arrête ses règles de procédure et le calendrier connexe.
5. À la demande d'une partie, le tribunal peut ordonner à l'autre partie au différend d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

6. The Tribunal shall attempt to render a written decision within 180 days from the receipt of the request for arbitration. The decision of the majority of the Tribunal shall prevail.

7. If the Tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not cure the violation, or does not reach a resolution with the other Party to the dispute on a mutually satisfactory solution within 30 days after notification of the Tribunal's decision, the other Party may suspend the application of equivalent benefits arising under this Agreement until such time as the dispute has been resolved.

8. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Parties to the dispute.

9. For the purposes of this Article, the European Community and the Member States shall act together.

ARTICLE 22

Amendment

Any amendment to this Agreement may be mutually determined by the Parties pursuant to consultations held in conformity with Article 17 (Joint Committee) of this Agreement. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 23 (Entry into Force and Provisional Application).

ARTICLE 23

Entry into Force and Provisional Application

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the latest diplomatic note in which the Parties confirm that all necessary procedures for the entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the European Community and its Member States nominate the General Secretariat of the Council of the European Union. Canada shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union the diplomatic note(s) to the European Community and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Canada the diplomatic notes from the European Community and its Member States. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement in accordance with the provisions of domestic law of the Parties from the first day of the month following the date of the latest note by which the Parties have notified each other of the completion of the relevant domestic procedures to provisionally apply this Agreement.

6. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 180 jours qui suivent la réception de la demande d'arbitrage. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

7. Si le tribunal estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable de cette violation n'y remédie pas ou ne parvient pas, dans les 30 jours suivant la notification de la décision du tribunal, à une solution mutuellement satisfaisante avec l'autre partie au différend, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages équivalents découlant du présent accord, jusqu'au règlement du différend.

8. Les frais engagés par le tribunal sont partagés à parts égales entre les parties au différend.

9. Aux fins du présent article, la Communauté européenne et les États membres agissent conjointement.

ARTICLE 22

Amendement

Tout amendement au présent accord peut être arrêté par consentement mutuel des parties à la suite de consultations tenues conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord. Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire).

ARTICLE 23

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les parties confirment que toutes les procédures nécessaires à cette fin ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, la Communauté européenne et ses États membres désignent le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne. Le Canada remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne la ou les notes diplomatiques destinées à la Communauté européenne et à ses États membres, et le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Canada la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord dans le respect des dispositions de droit interne des parties à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifié l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'application provisoire du présent accord.

ARTICLE 24

Termination

A Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization and the United Nations Secretariat. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization and the United Nations Secretariat.

ARTICLE 25

Registration of the Agreement

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization and the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following its entry into force. The other Party shall be informed of registration as soon as this has been confirmed by the Secretariats of the International Civil Aviation Organization and the United Nations.

ARTICLE 26

Relationship to Other Agreements

1. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the International Civil Aviation Organisation or another international intergovernmental organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement or decision and whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

ARTICLE 24

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat des Nations unies. L'accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre partie, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre partie, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 25

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tout amendement apporté à celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur. L'autre partie est informée de l'enregistrement dès qu'il a été confirmé par les secrétariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des Nations unies.

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation intergouvernementale internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de l'accord multilatéral ou de la décision ont une incidence sur le présent accord et si celui-ci doit être révisé à la lumière de cette situation.

2. During the period of provisional application pursuant to paragraph 2 of Article 23 (Entry into Force and Provisional Application) of the Agreement, the bilateral agreements listed in Annex 3 of this Agreement shall be suspended except to the extent provided in Annex 2 of this Agreement. Upon entry into force pursuant to paragraph 1 of Article 23 of this Agreement, this Agreement shall supersede the relevant provisions of the bilateral agreements listed in Annex 3 of this Agreement except to the extent provided in Annex 2 of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Brussels on this thirtieth day of December , 2009 in the English, French, Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, Estonian, Finnish, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish languages, each version being equally authentic.

2. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire), paragraphe 2, de l'accord, les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2 du présent accord. Lors de son entrée en vigueur conformément à son article 23, paragraphe 1, le présent accord abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux énumérés à son annexe 3, sauf dans la mesure prévue à son annexe 2.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le dix-sept décembre deux mille neuf en langues anglaise, française, allemande, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacune de ces versions faisant également foi

ANNEX 1
ROUTE SCHEDULE

1. For the purposes of paragraph 1(c) of Article 2 of this Agreement each Party shall permit the airlines of the other Party to provide transportation on the routes specified hereunder:
 - (a) For the airlines of Canada:
Points Behind – Points in Canada – Intermediate Points – Points in and within Member States – Points Beyond
 - (b) For the airlines of the European Community:
Points Behind – Points in Member States – Intermediate Points – Points in and within Canada – Points Beyond
2. Airlines of a Party may on any or all flights and at their option:
 - (a) operate flights in either or both directions;
 - (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - (c) serve behind, intermediate and beyond points and points in the territory of any Party and in any combination or any order;
 - (d) omit stops at any point or points;
 - (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft without any limitation as to change in type or number of aircraft operated at any point;
 - (f) serve points behind any point in that Party's territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - (g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
 - (h) carry transit traffic at intermediate points and at points in the territory of the other Party;
 - (i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

ANNEXE 1

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1, alinéa c), du présent accord, chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie de fournir des services de transport sur les routes spécifiées ci-dessous :
 - a) Pour les entreprises de transport aérien du Canada:
points en deçà – points au Canada – points intermédiaires – points dans les États membres – points au-delà
 - b) Pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne:
points en deçà – points dans les États membres – points intermédiaires – points au Canada – points au-delà
2. Les entreprises de transport aérien d'une partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance :
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;
 - c) desservir des points en deçà, des points intermédiaires et au-delà, et des points sur le territoire de toute partie, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, sans limite quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs utilisés en tout point;
 - f) desservir des points en deçà de tout point du territoire de ladite partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir et présenter ces services au public en tant que services directs;
 - g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - h) faire transiter du trafic par des points intermédiaires et par des points du territoire de l'autre partie;
 - i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et

- (j) provide service through codesharing consistent with paragraph 3 of Article 13 (Commercial Framework) of this Agreement;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

j) fournir des services en partage de codes conformément à l'article 13 (Cadre commercial), paragraphe 3, du présent accord,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS FOR THE AVAILABILITY OF RIGHTS

SECTION 1

Ownership and Control of the Airlines of both Parties

1. Notwithstanding Article 4 (Investment), ownership of a Party's airlines by nationals of all other Parties shall be allowable, on the basis of reciprocity, to the extent permitted by Canada's domestic laws and regulations for foreign investment in airlines.
2. Notwithstanding paragraph 2(c) of Article 3 (Designation, Authorisation and Revocation) and Article 4 (Investment) of the Agreement, the following provision shall apply with respect to ownership and control of airlines in place of paragraph 2(c) of Article 3 (Designation, Authorisation and Revocation) until the laws and regulations referred to in paragraph 2(c) and (d) of Section 2 of this Annex dictate otherwise:

“in the case of an airline of Canada, substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals of Canada, the airline is licensed as a Canadian airline, and the airline has its principal place of business in Canada; in the case of an airline of a Member State, substantial ownership and effective control of the airline is vested in nationals of Member States, Iceland, Liechtenstein, Norway or Switzerland, the airline is licensed as a Community airline, and the airline has its principal place of business in a Member State”.

ANNEXE 2

ARRANGEMENTS RELATIFS À LA DISPONIBILITÉ DES DROITS

SECTION 1

Propriété et contrôle des entreprises de transport aérien des deux parties

1. Nonobstant l'article 4 (Investissement), la détention en propriété des entreprises de transport aérien d'une partie par des ressortissants de toutes les autres parties est autorisée sur la base de la réciprocité, dans la mesure où la législation et la réglementation nationale du Canada applicable aux investissements étrangers au sein des entreprises de transport aérien le permet.
2. Nonobstant l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), et l'article 4 (Investissement) de l'accord, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien en lieu et place des dispositions de l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), jusqu'à ce que les dispositions législatives et réglementaires visées à la section 2, paragraphe 2, sous-paragraphes c) et d), de la présente annexe imposent d'autres règles:

"(...) dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants du Canada, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un État membre, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants d'États membres, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre."

SECTION 2

Progressive Availability of Traffic Rights

1. When exercising the traffic rights set out in paragraph 2 of this Section, the airlines of the Parties shall enjoy the operational flexibilities permitted in paragraph 2 of Annex 1.
2. Notwithstanding the traffic rights set out in Annex 1 of this Agreement:
 - (a) when the national laws and regulations of both Parties permit nationals of the other Party to own and control up to a total of 25 per cent of the voting interests of their airlines, the following rights shall apply:
 - (i) for passenger-combination and all-cargo services, for Canadian airlines, the right to provide international transportation between any Points in Canada and any Points in Member States; for Community airlines, the right to provide air services between any Points in Member States and any Points in Canada. In addition, for passenger-combination and all-cargo services, for airlines of a Party, the right to provide international transportation to and from Points in third countries via any points in the territory of that Party with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - (ii) for all-cargo services, for airlines of both Parties, the right to provide international transportation between the territory of the other Party and points in third countries in conjunction with services between points in its territory and points in the territory of the other Party;
 - (iii) for passenger-combination and all-cargo services, for airlines of both Parties, operating rights that are provided for in bilateral air transport agreements between Canada and Member States listed in Section 1 of Annex 3, and the operating rights in arrangements that were being applied between Canada and individual Member States, as specified in Section 2 of Annex 3. With respect to beyond fifth freedom rights specified in this subparagraph, all limitations other than geographic limitations, limitations as to the number of points and specified frequency limitations shall no longer apply; and

SECTION 2

Disponibilité progressive de droits de trafic

1. Lors de l'exercice des droits de trafic prévus au paragraphe 2 de la présente section, les entreprises de transport aérien des parties bénéficient de la souplesse d'exploitation permise par l'annexe 1, paragraphe 2.
2. Nonobstant les droits de trafic prévus à l'annexe 1 du présent accord :
 - a) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent:
 - i) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien du Canada, le droit de fournir des transports internationaux entre tout point du Canada et tout point des États membres; pour les entreprises de transport aérien de la Communauté, le droit de fournir des services aériens entre tout point des États membres et tout point du Canada. En outre, dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir des transports internationaux à destination et au départ de points situés dans des pays tiers, via tout point du territoire de ladite partie, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et d'offrir et de présenter ces services au public en tant que services directs,
 - ii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, le droit de fournir des transports internationaux entre le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers en conjonction avec des services entre des points de son propre territoire et des points du territoire de l'autre partie,
 - iii) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits d'exploitation qui sont prévus dans les accords bilatéraux sur le transport aérien conclus entre le Canada et les États membres énumérés à l'annexe 3, section 1, et les droits d'exploitation figurant dans les arrangements qui étaient appliqués entre le Canada et les différents États membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 2. S'agissant des droits de cinquième liberté pour ce qui a trait aux points au-delà spécifiés dans le présent alinéa, toutes les limitations autres que géographiques, les limitations quant au nombre de points et les limitations sous forme de spécification de fréquence ne s'appliquent plus, et

- (iv) for greater certainty, the rights contained in subparagraph (i) and (ii) above shall be available where no bilateral agreement or arrangement existed on the date of provisional application or entry into force of this Agreement, or where the rights in an agreement that were available immediately prior to provisional application or entry into force of this Agreement are not as liberal as the rights contained in subparagraph (i) and (ii) above;
- (b) when the national laws and regulations of both Parties permit nationals of the other Party to own and control up to a total of 49 per cent of the voting interests of their airlines, the following rights additional to subparagraph 2(a) shall apply:
 - (i) for passenger-combination services, for the airlines of both Parties, fifth freedom rights shall be available at any Intermediate Points, and for Canadian airlines, between any Points in Member States and any Points in other Member States, provided that in the case of Canadian airlines the service includes a Point in Canada, and in the case of Community airlines the service includes a Point in any Member State;
 - (ii) for passenger-combination services, for the airlines of Canada, fifth freedom rights shall be available between any Points in Member States and any Points in Morocco, Switzerland, the European Economic Area, and other members of the European Common Aviation Area; and
 - (iii) for all-cargo services, for the airlines of a Party, without a requirement to serve a Point in the territory of that Party, the right to provide international transportation between Points in the territory of the other Party and Points in third countries;
- (c) when the national laws and regulations of both Parties permit the nationals of the other Party to establish an airline in their territory for domestic and international air services, and pursuant to paragraphs 5, 6(e) and 9 of Article 17 (Joint Committee) of this Agreement, the following rights additional to subparagraphs 2(a) and (b) shall apply:
 - (i) for passenger-combination services, for airlines of both Parties, fifth freedom rights shall be available to any Points Beyond without frequency limitations;

- iv) pour plus de sûreté, les droits mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus sont disponibles lorsqu'il n'existait pas d'accord ou d'arrangement bilatéral à la date de l'application provisoire ou de l'entrée en vigueur du présent accord, ou lorsque les droits figurant dans un accord qui étaient disponibles immédiatement avant l'application provisoire ou l'entrée en vigueur du présent accord ne sont pas aussi libéraux que ceux mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus;
- b) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a):
 - i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles en tout point intermédiaire et, pour les entreprises de transport aérien du Canada, entre tout point situé dans un État membre et tout point situé dans un autre État membre, à condition que le service comprenne un point au Canada s'il s'agit d'une entreprise du Canada, ou qu'il comprenne un point situé dans un État membre s'il s'agit d'une entreprise de la Communauté,
 - ii) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien du Canada, les droits de cinquième liberté sont disponibles entre tout point situé dans un État membre et tout point situé au Maroc, en Suisse, dans l'Espace économique européen ou dans d'autres pays membres de l'espace aérien commun européen, et
 - iii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir, sans obligation de desservir un point situé dans le territoire de ladite partie, des transports internationaux entre des points situés sur le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers;
- c) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à établir une entreprise de transport aérien sur leur territoire pour fournir des services aériens intérieurs et internationaux, et conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a) et b) :
 - i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles à destination de tout point au-delà sans limitation de fréquence;

- (d) when the national laws and regulations of both Parties permit the full ownership and control of their airlines by nationals of the other Party and both Parties permit full application of Annex 1, pursuant to paragraphs 5, 6(e) and 9 of Article 17 (Joint Committee) of this Agreement and pursuant to a confirmation by the Parties through their respective procedures, the provisions of Annex 2 above shall no longer apply and Annex 1 shall take effect.
-

- d) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent que des ressortissants de l'autre partie détiennent la pleine propriété et le contrôle de leurs entreprises de transport aérien, et que les deux parties permettent la pleine application de l'annexe 1, conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, et sur réception d'une confirmation donnée par les parties selon leurs procédures respectives, les dispositions de l'annexe 2 ci-dessus ne s'appliquent plus et l'annexe 1 prend effet.
-

ANNEX 3

BILATERAL AGREEMENTS BETWEEN CANADA AND THE MEMBER STATES OF THE EUROPEAN COMMUNITY

SECTION 1

As provided in Article 26 of this Agreement, the following bilateral agreements between Canada and the Member States shall be suspended or superseded by this Agreement:

- (a) The Republic of Austria: Agreement between the Government of Canada and the Austrian Federal Government on Air Transport, signed 22 June 1993;
- (b) The Kingdom of Belgium: Agreement between the Government of Canada and the Government of Belgium on Air Transport, signed 13 May 1986;
- (c) The Czech Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Czech Republic on Air Transport, signed 13 March 1996; Exchange of Notes amending the Agreement, signed 28 April 2004 and 28 June 2004;
- (d) The Kingdom of Denmark: Agreement between Canada and Denmark for Air Services between the Two Countries, signed 13 December 1949; Exchange of Notes between Canada and Denmark relating to the Air Agreement signed between the two Countries at Ottawa, 13 December 1949, signed 13 December 1949; Exchange of Notes between Canada and Denmark modifying the Agreement of 1949 Concerning Air Services, signed 16 May 1958;
- (e) The Republic of Finland: Agreement between the Government of Canada and the Government of Finland for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed 28 May 1990. Exchange of Notes constituting an Agreement amending the Agreement between the Government of Canada and the Government of Finland for Air Services between and beyond their Respective Territories, done at Helsinki on 28 May 1990, signed 1 September 1999;
- (f) The French Republic: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the French Republic, signed 15 June 1976 Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the French Republic amending the Air Transport Agreement signed in Paris 15 June 1976, signed 21 December 1982;

ANNEXE 3

ACCORDS BILATÉRAUX ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

SECTION 1

Conformément aux dispositions de l'article 26 du présent accord, les accords bilatéraux suivants entre le Canada et les États membres sont suspendus ou abrogés par le présent accord :

- a) République d'Autriche: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement fédéral d'Autriche, signé le 22 juin 1993;
- b) Royaume de Belgique: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Belgique, signé le 13 mai 1986;
- c) République tchèque: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé le 13 mars 1996. Échange de notes constituant un accord amendant l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé à Prague le 13 mars 1996, signées respectivement le 28 avril 2004 et le 28 juin 2004;
- d) Royaume de Danemark: Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 13 décembre 1949. Échange de notes entre le Canada et le Danemark relativement à l'accord aérien signé entre les deux pays à Ottawa le 13 décembre 1949, signées le 13 décembre 1949. Échange de notes entre le Canada et le Danemark modifiant l'Accord de 1949 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;
- e) République de Finlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé le 28 mai 1990. Échange de notes constituant un accord modifiant l'accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà signé à Helsinki le 28 mai 1990, signées le 1^{er} septembre 1999;
- f) République française: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française, signé le 15 juin 1976. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française modifiant l'accord relatif au transport aérien signé à Paris le 15 juin 1976, signées le 21 décembre 1982;

- (g) The Federal Republic of Germany: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Federal Republic of Germany, signed 26 March 1973; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Federal Republic of Germany amending the Air Transport Agreement signed at Ottawa on 26 March 1973, signed 16 December 1982 and 20 January 1983;
- (h) The Hellenic Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Hellenic Republic on Air Transport, signed 20 August 1984; Exchange of Notes constituting an Agreement between the Government of Canada and the Government of the Hellenic Republic amending the Agreement on Air Transport, done at Toronto on 20 August 1984, signed 23 June 1995 and 19 July 1995;
- (i) The Republic of Hungary: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Republic of Hungary on Air Transport, signed 7 December 1998;
- (j) Ireland: Agreement between Canada and Ireland for Air Services between the two countries, signed 8 August 1947; Exchange of Notes (19 April and 31 May 1948) between Canada and Ireland amending the Agreement for Air Services between the two countries, signed 31 May 1948; Exchange of Notes between Canada and Ireland constituting an Agreement amending the Annex to the Air Agreement of 8 August 1947, signed 9 July 1951. Exchange of Notes between Canada and Ireland modifying the Air Agreement of 8 August 1947 between the two countries, signed 23 December 1957;
- (k) The Italian Republic: Agreement between Canada and Italy for Air Services, signed 2 February 1960; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Republic of Italy constituting an Agreement to Amend the Agreement for Air Services as specified in the Agreed Minute of April 28, 1972, signed 28 August 1972;
- (l) The Kingdom of the Netherlands: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands relating to Air Transport, signed 2 June 1989; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands constituting an Agreement relating to the Operation of Non-scheduled (charter) Flights, signed 2 June 1989;
- (m) The Republic of Poland: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic, signed 14 May 1976; Exchange of Notes constituting an agreement between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic relating to Articles IX, XI, XIII and XV of the Air Transport Agreement signed 14 May 1976, signed at the same date;

- g) République fédérale d'Allemagne: Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, signé le 26 mars 1973. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne modifiant l'accord relatif aux transports aériens signé à Ottawa le 26 mars 1973, signées respectivement le 16 décembre 1982 et le 20 janvier 1983;
- h) République hellénique: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique, signé le 20 août 1984. Échange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique modifiant l'accord relatif au transport aérien, fait à Toronto le 20 août 1984, signées respectivement le 23 juin 1995 et le 19 juillet 1995;
- i) République de Hongrie: Accord de transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Hongrie, signé le 7 décembre 1998;
- j) Irlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 8 août 1947. Échange de notes (19 avril et 31 mai 1948) constituant un accord portant modification de l'annexe à l'accord relatif aux transports aériens entre le Canada et l'Irlande, signées le 31 mai 1948. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande comportant un accord modifiant l'annexe à l'accord relatif aux services aériens, signé le 8 août 1947, signées le 9 juillet 1951. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande modifiant l'Accord du 8 août 1947 relatif aux services aériens entre les deux pays, signées le 23 décembre 1957;
- k) République italienne: Accord entre le Canada et l'Italie relatif aux services aériens, signé le 2 février 1960. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République d'Italie constituant un accord qui modifie l'accord sur les services aériens selon les dispositions du protocole du 28 avril 1972, signées le 28 août 1972;
- l) Royaume des Pays-Bas: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur le transport aérien, signé le 2 juin 1989. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas constituant un accord relatif à l'exploitation de vols non réguliers (affrétés), signées le 2 juin 1989;
- m) République de Pologne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne, signé le 14 mai 1976. Échange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne relatif aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien signé le 14 mai 1976, signées à la même date;

- (n) The Portuguese Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of Portugal for Air Services between Canadian and Portuguese Territories, signed 25 April 1947; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of Portugal amending Paragraph 3 and 4 of the Annex to the Agreement for Air Services between the two countries signed at Lisbon 25 April 1947, signed 24 and 30 April 1957. Exchange of Notes between Canada and Portugal amending Paragraph 7 of the Annex to the Agreement for Air Services between the two countries, signed 5 and 31 March 1958;
- (o) Romania: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Socialist Republic of Romania on Civil Air Transport, signed 27 October 1983;
- (p) The Kingdom of Spain: Agreement between the Government of Canada and the Government of Spain on Air Transport, signed 15 September 1988;
- (q) The Kingdom of Sweden: Agreement between Canada and Sweden for Air Services between Canadian and Swedish Territories, signed 27 June 1947; Exchange of Notes between Canada and Sweden supplementing the Agreement for Air Services between Canadian and Swedish Territories, signed 27 June and 28 June 1947. Exchange of Notes between Canada and Sweden modifying the Agreement of 1947 concerning air services, signed 16 May 1958; and
- (r) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services, signed 22 June 1988.

- n) République portugaise: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal relatif aux services aériens entre les territoires canadiens et portugais, signé le 25 avril 1947. Échange de notes (24 et 30 avril 1957) entre le Canada et le Portugal amendant les paragraphes 3 et 4 de l'Annexe à l'Accord au sujet des services aériens entre les deux pays fait à Lisbonne le 25 avril 1947, signées respectivement les 24 et 30 avril 1957. Échange de notes entre le Canada et le Portugal modifiant le paragraphe 7 de l'Annexe à l'Accord relatif aux services aériens entre les deux pays, signées respectivement les 5 et 31 mars 1958;
- o) Roumanie: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie, signé le 27 octobre 1983;
- p) Royaume d'Espagne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Espagne, signé le 15 septembre 1988;
- q) Royaume de Suède: Accord entre le Canada et la Suède relatif aux services aériens entre les territoires canadien et suédois, signé le 27 juin 1947. Échange de notes entre le Canada et la Suède complétant l'Accord relatif aux services aériens entre les territoires du Canada et de la Suède, signées respectivement les 27 et 28 juin 1947. Échange de notes entre le Canada et la Suède modifiant l'accord de 1947 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;
- r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: Accord sur les services aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé le 22 juin 1988.

SECTION 2

For the purposes of Annex 2, Section 2, the following rights shall be available in accordance with subparagraph 2(a)(iii):

Part 1 for the Airlines of Canada

In conjunction with the operation of passenger-combination services between Canada and individual Member States, and in the operation of all-cargo services, airlines of Canada shall enjoy the following rights:

Member State	Traffic Rights
Bulgaria	Fifth freedom rights shall be available at two points to be named which may be served intermediate to and/or beyond Sofia.
Czech Republic	Fifth freedom rights shall be available at up to four points of Canada's choice, intermediate to or beyond Prague and one additional point in the Czech Republic.
Denmark	Fifth freedom rights shall be available between Copenhagen and: (a) Amsterdam and Helsinki; or (b) Amsterdam and Moscow. Amsterdam may be served as an intermediate point or as a point beyond. Helsinki and Moscow are to be served as points beyond.
Germany	Fifth freedom traffic rights may be exercised between intermediate points in Europe and points in Federal Republic of Germany and between points in the Federal Republic of Germany and points beyond.
Greece	Fifth freedom rights shall be available at points intermediate to and/or beyond Athens and two additional points in Greece, excluding points in Turkey and Israel. The total number of intermediate points and points beyond that may be served at any one time with fifth freedom rights shall not exceed five of which no more than four may be intermediate points.
Ireland	Fifth freedom rights shall be available between points in Ireland and intermediate points, and between points in Ireland and points beyond Ireland. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Ireland and points in third countries without a requirement to serve a point in Canada.

SECTION 2

Aux fins de l'annexe 2, section 2, les droits suivants sont disponibles conformément à l'alinéa 2 a) iii) :

Partie 1: pour les entreprises de transport aérien du Canada

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre le Canada et les différents États membres, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien du Canada disposent des droits suivants:

États membre	Droits de trafic
Bulgarie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à deux points à désigner qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Sofia et/ou au-delà de Sofia.
République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à quatre points au maximum à choisir par le Canada, qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Prague ou au-delà, et à un point supplémentaire dans la République tchèque.
Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Copenhague et: a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.
Allemagne	Des droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés entre des points intermédiaires en Europe et des points en République fédérale d'Allemagne, et entre des points en République fédérale d'Allemagne et des points au-delà.
Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à des points intermédiaires à destination d'Athènes et/ou au-delà d'Athènes et à deux points supplémentaires en Grèce, à l'exclusion de points en Turquie et en Israël. Le nombre total de points intermédiaires et de points au-delà qui peuvent être desservis à un moment donné au titre des droits de cinquième liberté ne peut excéder cinq, dont quatre au maximum peuvent être des points intermédiaires.
Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points en Irlande et des points intermédiaires, et entre des points en Irlande et des points au-delà de l'Irlande. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points en Irlande et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.

Member State	Traffic Rights
Italy	Fifth freedom traffic rights shall be available between two intermediate points in Europe and Rome and/or Milan. Intermediate points with fifth freedom rights may also be served as points beyond.
Poland	Fifth freedom rights shall be available between Warsaw and two intermediate points in Europe to be selected by Canada from the following: Brussels, Copenhagen, Prague, Shannon, Stockholm, Vienna, Zurich.
Portugal	Fifth freedom traffic rights shall be available between points in Portugal and intermediate points, and between points in Portugal and points beyond Portugal.
Spain	Intermediate and beyond fifth freedom rights shall be available: <ul style="list-style-type: none"> (a) Between Madrid and three additional points in Spain, and points in Europe, (except for Munich, Denmark, Sweden, Norway, Italy and the Republics of the former USSR); and (b) Between Madrid and one other point in Spain and points in Africa and the Middle East, as defined by ICAO in Document 9060-AT/723. Not more than four fifth freedom rights shall be exercised at any one time.
Sweden	Fifth freedom rights shall be available between Stockholm and: <ul style="list-style-type: none"> (a) Amsterdam and Helsinki; or (b) Amsterdam and Moscow. Amsterdam may be served as an intermediate point or as a point beyond. Helsinki and Moscow are to be served as points beyond.
United Kingdom	Fifth freedom rights shall be available between points in the United Kingdom and intermediate points, and between points in the United Kingdom and points beyond. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in the United Kingdom and points in third countries without a requirement to serve a point in Canada.

États membre	Droits de trafic
Italie	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires en Europe et Rome et/ou Milan. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Varsovie et deux points intermédiaires en Europe, à choisir par le Canada parmi les villes suivantes: Bruxelles, Copenhague, Prague, Shannon, Stockholm, Vienne, Zurich.
Portugal	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Portugal et des points intermédiaires, et entre des points au Portugal et des points au-delà.
Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles: <ul style="list-style-type: none"> a) entre Madrid et trois points supplémentaires en Espagne, et des points en Europe (sauf Munich, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Italie et les républiques de l'ex-URSS); et b) entre Madrid et un autre point en Espagne et des points en Afrique et au Moyen-Orient, tel que défini par l'OACI dans le document 9060-AT/723. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.
Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Stockholm et: <ul style="list-style-type: none"> a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.
Royaume-Uni	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Royaume-Uni et des points intermédiaires, et entre des points au Royaume-Uni et des points au-delà. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Royaume-Uni et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.

Part 2 for the Airlines of the European Community

In conjunction with the operation of passenger-combination services between individual Member States and Canada, and in the operation of all-cargo services, Community airlines shall enjoy the following rights:

Member State	Traffic Rights
Belgium	Fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and two points beyond in the United States of America located east of and including Chicago and north of and including Washington D.C.
Bulgaria	Fifth freedom rights may be exercised at one beyond point in the United States of America east of and excluding Chicago and north of and including Washington, D.C. No fifth freedom rights shall be available if Montreal and Ottawa are co-terminalled. No fifth freedom rights shall be available at intermediate points.
Czech Republic	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and two beyond points in the United States of America, north of and including Washington, D.C. and east of and including Chicago.
Denmark	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and Chicago and between Montreal and Seattle. Chicago may be served as an intermediate point or as a point beyond. Seattle may only be served as a point beyond.
Germany	Fifth freedom traffic rights shall only be available between Montreal and one beyond point in Florida. As an alternative, fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and two beyond points in the Continental United States of America excluding points in the states of California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas and Washington.
Greece	Fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and Boston or between Montreal and Chicago or beyond Toronto to one point to be named by the Hellenic Republic in the United States of America, with the exception of points in California, Texas and Florida.
Ireland	Fifth freedom rights shall be available between points in Canada and intermediate points, and between points in Canada and points beyond Canada. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Canada and points in third countries without a requirement to serve a point in Ireland.

Partie 2: pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre les différents États membres et le Canada, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien de la Communauté disposent des droits suivants :

État membre	Droits de trafic
Belgique	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux États-Unis d'Amérique, situés à l'est de Chicago, celle-ci incluse, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse.
Bulgarie	Des droits de cinquième liberté peuvent être exercés à un point au-delà aux États-Unis d'Amérique, situé à l'est de Chicago, celle-ci exclue, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible si Montréal et Ottawa sont des points co-terminaux. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible à des points intermédiaires.
République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux États-Unis d'Amérique, situés au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse.
Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.
Allemagne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles uniquement entre Montréal et un point au-delà en Floride. Comme alternative, des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà sur le territoire continental des États-Unis d'Amérique, à l'exclusion de points situés dans les États de Californie, du Colorado, de Floride, de Géorgie, d'Oregon, du Texas et de Washington.
Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Boston ou entre Montréal et Chicago ou au-delà de Toronto à destination d'un point aux États-Unis d'Amérique à désigner par la République hellénique, à l'exception de points en Californie, au Texas et en Floride.
Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point en Irlande.

Member State	Traffic Rights
Italy	Fifth freedom traffic rights shall be available between two intermediate points in the northeast United States of America (north of and including Washington; east of and including Chicago) and Montreal and/or Toronto. Intermediate points with fifth freedom rights may also be served as points beyond.
Poland	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and New York as an intermediate or beyond point.
Portugal	Fifth freedom traffic rights shall be available between points in Canada and intermediate points, and between points in Canada and points beyond.
Spain	Intermediate and beyond fifth freedom rights shall be available: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="565 760 1300 844">(a) Between Montreal and three additional points in Canada, and Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth and Houston; and <li data-bbox="565 844 980 873">(b) Between Montreal and Mexico City. Not more than four fifth freedom rights shall be exercised at any one time.
Sweden	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and Chicago and between Montreal and Seattle. Chicago may be served as an intermediate point or as a point beyond. Seattle may only be served as a point beyond.
United Kingdom	Fifth freedom rights shall be available between points in Canada and intermediate points and between points in Canada and points beyond Canada. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Canada and points in third countries without a requirement to serve a point in the United Kingdom.

État membre	Droits de trafic
Italie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires au nord-est des États-Unis d'Amérique (au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse) et Montréal et/ou Toronto. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et New York comme points intermédiaires ou comme points au-delà.
Portugal	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà.
Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles: <ul style="list-style-type: none"> a) entre Montréal et trois points supplémentaires au Canada, et Chicago, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Dallas/Fort Worth et Houston; et b) entre Montréal et Mexico City. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.
Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.
Royaume-Uni	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Royaume-Uni.

SECTION 3

Notwithstanding Section 1 of this Annex, for areas that are not included within the definition of "Territory" in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (d) The Kingdom of Denmark, (f) The French Republic, (l) The Kingdom of the Netherlands, and (r) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall continue to apply, according to their terms.

SECTION 3

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1 du présent accord, les accords cités aux sous-paragraphes d) Royaume de Danemark, f) République française, l) Royaume des Pays-Bas et r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.
