CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and CANADA

Signed at Washington March 12, 2007

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

CANADA

Civil Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington
March 12, 2007;
Entered into force March 12, 2007.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF CANADA

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CANADA (hereinafter "the Parties");

RECALLING the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada, signed at Ottawa, 24 February 1995, with Annexes (the "1995 Agreement"), and the Agreement related to Article 10 of the 1995 Agreement effected by exchange of notes at Ottawa and Toronto, 20 January and 12 June 2000 (the "2000 Exchange of Notes");

DESIRING to expand the 1995 Agreement from a transborder open skies regime to a full open skies agreement that maximizes competition among airlines in the marketplace, including operations behind and beyond the territory of the Parties, with minimum government interference and regulations; and

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

RECOGNIZING the importance of efficient air services for trade, tourism and investment flows;

DESIRING to promote a liberal international aviation system;

DESIRING to promote fair and equal opportunities for airlines to compete in the marketplace with minimum government regulation;

DESIRING to make it possible for the airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and to maintain public confidence in the safety of civil aviation;

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

"Aeronautical Authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency, or in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by those authorities;

"Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

"Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

"Airline" means any air transport enterprise offering or operating air transportation;

"Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944, and includes:

(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and

(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

"Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with the terms of this Agreement;

"International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

"Price" means any fare, rate or charge (including discounts, frequent flyer plans or other benefits affecting the cost of air transportation) for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail), or the charter of aircraft charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge but excluding general terms and conditions of carriage which are broadly applicable to all air transportation and are not directly related to the fare, rate or charge;

"Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

"User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international 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; and

   (c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels or by such other mechanisms as may be agreed between the Parties.

2. On receipt of such a designation and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

   (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

   (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

   (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Articles 13 (Safety) and 14 (Aviation Security).

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit or condition, the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

   (a) such airline fails to maintain its qualifications as required by the aeronautical authorities of that Party under the laws and regulations normally applied by those authorities;

   (b) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;

   (c) that airline has otherwise failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 12 (Application of Laws) of this Agreement; or

   (d) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1(a), 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 14 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical, operational, or environmental reasons under uniform and non-discriminatory conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in Annex III to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

ARTICLE 6

Pricing

1. The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of prices for air transportation. Intervention by the aeronautical authorities shall be limited to:

   (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

   (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;

   (c) protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy support; and

   (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

2. Prices for international air transportation covered by this Agreement shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If the aeronautical authorities of one Party believe that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Party and the airline concerned. The aeronautical authorities receiving the notice of dissatisfaction shall acknowledge the notice, including an indication of their agreement or disagreement with it, within 10 working days of receipt of the notice. The aeronautical authorities shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the aeronautical authorities of both Parties agree that such an existing or proposed price is inconsistent with the principles of this Article, they shall put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

4. The aeronautical authorities of either Party may request technical discussions on prices at any time. Unless the aeronautical authorities agree otherwise, technical discussions shall take place no later than 10 working days following the receipt of a request. If the aeronautical authorities are unable to resolve the issue, either Party may then request consultations between Parties. Such consultations shall take place no later than 10 working days following the receipt of a request, unless otherwise agreed.

ARTICLE 7

Tariffs

1. The Parties acknowledge that the general terms and conditions of carriage which are broadly applicable to all air transportation and are not directly related to the fare, rate or charge shall be subject to national laws and regulations. Either Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of any such terms and conditions. If one Party's aeronautical authorities take action to disapprove any such term or condition they shall inform the other Party's aeronautical authorities promptly.

2. The designated airlines shall make full information on prices and the general terms and conditions of carriage available to the general public.

ARTICLE 8

Airport Access

1. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety and operational constraints arising from such physical limitations. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided, including a reasonable rate of return/profit; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

2. Both Parties shall give sympathetic consideration to representations by the other as to problems which may arise in connection with access to airport facilities by their respective airlines, and shall endeavor to persuade relevant airport authorities to work with affected airlines to find constructive solutions to such problems.

ARTICLE 9

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be just, reasonable, 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 favorable than the most favorable terms available to any other airline.

2. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party for the use of airport, aviation security, airport environmental, and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

3. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

4. 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, 2 and 3 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 users to express their views before changes are made.

5. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17, 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 10

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, 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 transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, 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 fees and 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 transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

   (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 transportation;

   (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 transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

   (d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one 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. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party shall be exempt from customs duties.

ARTICLE 11

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, commercial, technical, operational, and specialist staff required for the provision of air transportation.

3. The airlines of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, funds obtained in the normal course of its operations. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

5. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

   (a) an airline or airlines of either Party;

   (b) an airline or airlines of a third country; and

   (c) a surface transportation provider of any country;

   provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements, including any requirements that passengers and shippers not be misled as to the facts concerning such transportation.

7. Intermodal Service

   (a) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any 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, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

   (b) With respect to the employment of surface transport for air cargo, nothing in the above subparagraph (a) shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party any new or additional rights, to take on board, in the territory of the other Party, air traffic destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 12

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation.

ARTICLE 13

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party or the aeronautical authorities of either Party may request technical discussions concerning the safety standards maintained and administered by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such technical discussions, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right in accordance with Article 4 to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 14

Aviation Security

1. The Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (including in particular their obligations under the Convention of International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944; 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; and the Protocol for the Suppression on Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988; and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon the Parties) form an integral part of this Agreement.

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

3. The Parties shall act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organization (ICAO), and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of international airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall give advance information to the other of its intention to notify ICAO of any differences to the ICAO standards.

4. Each Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions required by the other Party for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to inspect passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act favorably upon any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations with the other Party. Failure by the Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorizations or technical permissions of an operator of aircraft of the other Party to operate air transport services authorized by this Agreement. When justified by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Each Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Party.

ARTICLE 15

Statistics

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

ARTICLE 16

Consultations and High Level Meetings

1. The Parties shall at all times endeavour to agree on the interpretation and application of this Agreement, and shall make every attempt through cooperation, exchange of information and consultations to arrive at a mutually satisfactory resolution of any matter that might affect its operation.

2. Either Party may request consultations regarding any aspect of this Agreement, including, but not limited to, any actual or proposed measure or any matter that it considers affects the interpretation or application of this Agreement. On matters which the requesting Party deems and states to be urgent, such consultations shall commence within 15 days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed between the Parties. In all other cases consultations shall commence at the earliest possible date, but not later than 30 days from the date of receipt of the request for consultations, unless otherwise agreed by the Parties.

3. The Parties shall make every attempt to arrive as expeditiously as possible at a mutually satisfactory resolution of any matter through consultations. To the extent one Party has requested consultations regarding an actual or proposed measure of a State, Provincial, or local government or authority of the other Party, which the requesting Party believes to be inconsistent with this Agreement, such other Party shall bring the requesting Party's views to the attention of the relevant governmental unit or authority.

4. The Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of how the actual or proposed measure or other matter affects, or might affect, the operation of this Agreement.

5. Each Party shall treat any confidential or proprietary information exchanged in the course of consultations on the same basis as the Party providing the information treats it.

6. If the Parties fail to resolve a matter pursuant to the provisions on consultations within:

   (a) 30 days of the commencement of consultations,

   (b) 30 days of delivery of a request for consultations in matters deemed and stated to be urgent by the requesting Party, or

   (c) such other period as they may agree,

   either Party may request in writing a High Level Meeting (hereinafter referred to as an "HLM"), as set out below.

7. An HLM, which may include representatives of, for the United States, the Department of State and/or the Department of Transportation and, for Canada, the Department of Foreign Affairs and International Trade and/or the Department of Transport, shall be held at the request of either Party. At the request of either Party the HLM shall be between, for the United States, the Secretary of State and/or the Secretary of Transportation and, for Canada, the Secretary of State for Foreign Affairs and/or the Minister of Transport, or their designees.

8. The purpose of an HLM shall be to:

   (a) consider any matter that may affect the operation of this Agreement; and

   (b) resolve disputes that may arise regarding its interpretation or application.

9. An HLM may:

   (a) establish, and delegate responsibilities to, ad hoc or standing committees, working groups or expert groups;

   (b) seek the advice of non-governmental persons or groups; and

   (c) take other action to carry out its purposes.

10. If an HLM is requested pursuant to this Article, the requesting Party shall state in the request the measure or other matter complained of and indicate the provisions of this Agreement that it considers relevant.

11. Unless it is mutually agreed by the Parties that an HLM will not be convened or should be delayed, an HLM requested pursuant to this Article shall convene within 20 days of delivery of the request and shall endeavour to resolve the dispute promptly.

12. An HLM may:

(a) call on such technical advisers or create such working groups or expert groups as it deems necessary,

(b) have recourse to good offices, conciliation, mediation or such other similar procedures, or

(c) make recommendations,

as may assist the Parties to reach a mutually satisfactory resolution of the dispute.

ARTICLE 17

Resolution of Disputes

Part A - Panel Proceedings

1. The dispute settlement provisions of this Article shall apply when a Party considers that there has been a violation of this Agreement except that this Article shall not apply to individual prices charged by the airlines designated by either Party.

2. If an HLM has convened pursuant to Article 16 and the matter has not been resolved within:

(a) 40 days after the delivery of the request for an HLM, or

(b) such other period as the Parties may agree; or

if it is mutually agreed by the Parties, pursuant to paragraph 11 of Article 16, that an HLM should not be convened, then either Party may request in writing the establishment of an arbitral panel with respect to the matters referred to in paragraph 1 of Part A of this Article which have been discussed at the HLM, or if an HLM has not been convened, which have been the subject of consultations.

3. Unless otherwise agreed by the Parties, the panel shall be established and perform its functions in a manner consistent with the provisions of this Article.

4. The panel shall make its final report public, except to the extent the report contains information considered proprietary or confidential by the person or Party who provided the information, in which case such information shall be treated on the same basis as the person or Party who provided the information treats it.

5. Panel members shall:

(a) have expertise or experience in law, matters covered by this Agreement, or the resolution of disputes arising under international agreements, and shall be chosen strictly on the basis of objectivity, reliability and sound judgment;

(b) be independent of, and not be affiliated with or take instructions from, any Party; and

(c) follow a code of conduct to be established by the Parties within 90 days following the entry into force of this Agreement.

6. All panelists shall meet the qualifications set out in paragraph 5 of part A of this Article. Individuals may not serve as panelists for a dispute in which they have participated.

7. Arbitration shall be by a panel of three panelists to be constituted as follows:

(a) Within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one of its citizens or permanent residents as a panelist. Within 20 days after these two panelists have been named, they shall by mutual agreement appoint a third panelist, who shall not be a citizen or permanent resident of either country, and who shall act as President of the panel.

(b) If either Party fails to name a panelist, or if a third panelist is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary panelist or panelists within 20 days. If the President of the Council is a citizen of one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

8. If a Party believes that a panelist should not serve because the panelist is in violation of the code of conduct, the Parties shall consult and if they agree, the panelist shall be removed and a new panelist shall be selected in accordance with this Article.

9. Unless otherwise provided in this Agreement or the Parties otherwise agree:

(a) the panel shall establish its own procedures;

(b) the procedures shall ensure at least one oral hearing before the panel as well as the opportunity to present written submissions and rebuttal arguments;

(c) subject to paragraph 10 of Part A of this Article, the Parties shall deliver their initial submissions simultaneously no later than 20 days after the last panelist is selected, and their rebuttal submissions simultaneously no later than 15 days after receipt by both Parties of the initial submissions. The submissions shall each be delivered to the members of the panel and to the other Party.

10. Unless the Parties otherwise agree within 20 days from the date of delivery of the request for the establishment of a panel, within 40 days from the date of the delivery of the request for the establishment of a panel, or within 5 days after the last panelist has been selected, whichever is later, each Party shall submit to the panel its views as to the question or questions on which it believes the panel should make its ruling. Based upon the Parties' submissions pursuant to this paragraph, the panel shall, within 15 days after the last panelist has been selected, reach a decision as to the question or questions to be decided. If it considers necessary, the panel may require additional information from the Parties prior to reaching a decision as to the question or questions to be decided. If a panel is requested to make a decision pursuant to this paragraph the time for the initial submissions by the Parties shall be 15 days from the date of such decision by the panel. If the Parties so agree, the panel may, if it considers necessary, extend the period of time within which it is required to reach a decision under this paragraph.

11. On request of a Party, or on its own initiative, the panel may seek information and technical advice from any person or body that it deems appropriate, provided that the Parties so agree and subject to such terms and conditions as the Parties may agree.

12. Unless the Parties otherwise agree, the panel shall base its report on the submissions and arguments of the Parties and on any information before it pursuant to paragraph 11, Part A of this Article.

13. Unless the Parties otherwise agree, the panel shall, within 90 days after the last panelist is selected, present to the Parties an initial report containing:

    (a) findings of fact;

    (b) its determination as to whether there has been a violation of this Agreement; and

    (c) if both Parties so request within 20 days of the request for the establishment of a panel, its recommendations, if any, for resolution of the dispute.

14. Panelists may furnish separate opinions on matters not unanimously agreed.

15. A Party may submit written comments to the panel on its initial report within 14 days of presentation of the report, and shall serve those comments on the other Party. The other Party may reply to the comments within 5 days.

16. In such an event, and after considering such written comments, the panel, on its own initiative or on the request of either Party, may:

    (a) request the views of either Party;

    (b) reconsider its report; and

    (c) make any further examination that it considers appropriate.

17. The panel shall present to the Parties a final report, including any separate opinions on matters not unanimously agreed, within 30 days of presentation of the initial report, unless the Parties otherwise agree.

18. Unless the Parties agree otherwise, the final report of the panel shall be published 15 days after it is transmitted to the Parties.

Part B - Implementation of Panel Reports

1. If in its final report a panel has determined that there has been a violation of this Agreement, the Party complained against shall either cure the violation or the Parties shall reach agreement upon the resolution of the dispute, which normally shall conform with the determinations and recommendations, if any, of the panel.

2. Where resolution of the dispute involves a State, Provincial, or local government or authority, the Parties shall use their best efforts, consistent with national law, to give full effect to such resolution.

3. If in its final report a panel has determined that there has been a violation of this Agreement and the Party complained against has not cured the violation or reached agreement with the complaining Party upon a mutually satisfactory resolution pursuant to paragraph 1 within 30 days of receiving the final report, such complaining Party may suspend the application of benefits of equivalent effect arising under this Agreement until such time as they have reached agreement on a resolution of the dispute. However, nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Party to suspend the application of proportionate benefits in accordance with principles of international law.

4. In considering what benefits to suspend pursuant to paragraph 3 of Part B of this Article:

   (a) a complaining Party should first seek to suspend benefits similar to those affected by the measure or other matter that the panel has found to violate this Agreement; and

   (b) a complaining Party that considers it is not practicable or effective to suspend benefits similar to those affected may suspend benefits that are not similar.

Part C - Remuneration and Payment of Expenses

1. The panel shall use its best efforts to maintain its expenditures at a reasonable level and shall consult with the Parties before incurring any extraordinary expenses.

2. The remuneration of panelists and their assistants, their travel and lodging expenses, and all general expenses of panels shall be borne equally by the Parties.

3. Each panelist shall keep a record and render a final account of the person's time and expenses, and the panel shall keep a record and render a final account of all general expenses.

ARTICLE 18

Amendment

If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations, which may be through discussion (including discussion between aeronautical authorities) or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultations shall be effected by agreement between the two Governments.

ARTICLE 19

Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport services convention comes into force in respect of both Parties, in the event of inconsistencies, the provisions of that multilateral convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held to determine if, and in what manner, this Agreement should be amended to bring it into conformity with the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 20

Termination

Either 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 sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the absence of 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.

ARTICLE 21

Registration with ICAO

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

ARTICLE 22

Continuation of Designations and Authorizations

1. Any airline of Canada or the United States holding a current designation from its respective government under the 1995 Agreement, as amended, shall be deemed to be an airline designated to conduct international air transportation pursuant to this Agreement.

2. For purposes of Canadian licensing requirements, any airline of the United States or Canada holding a valid licence issued by the Canadian Transportation Agency on the date of entry into force of this Agreement for the operation of scheduled or nonscheduled air services shall, pending issuance of an appropriate licence under this Agreement, continue to have all the authorities provided in the said licence and be deemed to have therein the authority to operate scheduled or nonscheduled international air transportation respectively to and from points in Canada and the United States as provided in this Agreement.

3. Any license issued to an airline of Canada or the United States by the U.S. Department of Transportation shall continue in effect under otherwise- applicable terms and conditions of that license pending application for and issuance of an appropriate license under this Agreement.

ARTICLE 23

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last note of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

The 1995 Agreement and the 2000 Exchange of Notes shall terminate upon entry into force of this Agreement.

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

DONE at Washington, in duplicate, this twelfth day of March, 2007, in the English and French languages, both versions being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

FOR THE GOVERNMENT OF CANADA

Annex I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Designated airlines of Canada and designated airlines of the United States shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Canada and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Canada and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Canada:

1. From points behind Canada via Canada and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) carry its own stop-over traffic;

(d) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

(e) omit stops at any point or points;

(f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

(g) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Annex II

Slots and Access to Ronald Reagan Washington National Airport

Section 1

Slots at Chicago O'Hare and New York LaGuardia Airports

1. Except as otherwise provided in this Annex, Canadian and United States airlines shall be subject to the same system for slot allocation at United States high density airports as are U.S. airlines for domestic services.

2. The United States shall establish a base level of free slots for Canada at New York LaGuardia Airport of 42 slots in the summer and winter seasons, and a base at Chicago O'Hare Airport of 36 slots for the summer season and 32 slots in the winter season. With respect to slots made available by the United States additional to those held by Canadian airlines as of December 22, 1994, the United States will endeavor to provide such slots at times of the day suitable for transborder air service. Should Canadian airlines purchase slots at New York LaGuardia Airport and/or Chicago O'Hare Airport between December 22, 1994 and February 24, 1995, those slots shall be added to the base level for that airport. Slots received by a Canadian airline other than by purchase between December 22, 1994 and February 24, 1995, shall not increase the base level of slots, but instead shall be included within the base level of slots to be made available by the U.S. Government.

3. Base slots shall be subject to normal non-discriminatory U.S. regulations including withdrawal under the "use it or lose it" rules. Canadian base slots shall not, however, be subject to withdrawal for the purpose of providing a U.S. or foreign airline with slots for international services or to provide slots for "new entrants".

4. Any slot needs of Canadian airlines above the base levels shall be acquired through the prevailing system for slot allocation applicable to U.S. domestic operations. Slot holdings so acquired shall be subject to normal non-discriminatory U.S. regulations including "use it or lose it".

5. Canadian airlines may monetize slot holdings and may freely buy, sell and trade slots. The sale or other disposal of a slot which forms part of the base level shall permanently modify the base so that neither the airline nor the Government of Canada shall have a claim to any other time slot to restore the base. However, slots acquired above the base level and later disposed of shall not modify the base.

6. Any United States airline authorized to provide transborder services from O'Hare or LaGuardia may make unconditioned use of any existing or new slot holdings at its disposal to operate such services, consistent with United States regulations.

Section 2

Access to Ronald Reagan Washington National Airport

1. Nonstop air services under this Agreement may be provided by designated airlines of the United States and Canada to and from Ronald Reagan Washington National Airport, subject to the following:

   (a) the prevailing perimeter rule;

   (b) United States customs and immigration pre-clearance being available at the Canadian point of departure;

   (c) the acquisition by Canadian airlines of the necessary slots at Ronald Reagan Washington National Airport under the prevailing rules for slot acquisition and minimum slot use applicable to United States airlines; and

   (d) other uniform and non-discriminatory regulations consistent with Article 15 of the Convention.

2. United States airlines may not inaugurate non-stop service between Ronald Reagan Washington National Airport and any point in Canada unless and until a Canadian airline inaugurates a non-stop service from any point in Canada to Ronald Reagan Washington National Airport. Following the inauguration of any non-stop service by any Canadian airline between any point in Canada and Ronald Reagan Washington National Airport, United States airlines may operate any non-stop services between Ronald Reagan Washington National Airport and any point in Canada.

Annex III

Charter Air Transportation

Section 1

A. Designated airlines of Canada and designated airlines of the United States shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, designated airlines of each Party shall also have the right:

1. to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party;

2. to carry transit traffic through the other Party's territory;

3. to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and

4. to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall be required to adhere to:

(a) the requirements of the country of origin of the traffic relating to the protection of passenger and passenger-charterer funds and passenger cancellation and refund rights;

(b) the rules and regulations of each Party relating to wet-lease and code-share operations; and

(c) the requirement of each Party relating to the filing of traffic statistics.

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA (ci-après les « parties »),

RAPPELANT l'Accord relatif au transport aérien conclu entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada, signé à Ottawa, le 24 février 1995, avec annexes (ci-après « l'Accord de 1995 ») et l'Accord concernant l'article 10 de l'Accord de 1995 réalisé par l'échange de notes à Ottawa et Toronto, le 20 janvier et le 12 juin 2000 (ci-après « l'échange de notes de 2000 »);

DÉSIRANT élargir l'Accord de 1995 pour passer d'une formule « ciels ouverts » pour les vols transfrontaliers à un accord « ciels ouverts » complet, propre à maximiser la concurrence entre les transporteurs aériens présents sur le marché, notamment les activités en deçà et au-delà du territoire des parties, avec un minimum d'intervention et de réglementation gouvernementales;

RECONNAISSANT que la situation géographique des deux pays, y compris la répartition de leurs principaux centres urbains, et les liens étroits entre leurs deux peuples créent une situation unique dans le domaine de l'aviation civile internationale pour les parties;

RECONNAISSANT l'importance de services aériens efficients pour le commerce, le tourisme et les investissements;

DÉSIRANT promouvoir un régime libéral pour l'aviation internationale;

DÉSIRANT permettre aux transporteurs aériens de profiter d'occasions justes et égales de se faire concurrence sur le marché, avec un minimum de réglementation gouvernementale;

DÉSIRANT permettre aux transporteurs aériens d'offrir au public, voyageurs et expéditeurs, une gamme de services, à des prix qui soient les plus bas possible, qui ne soient pas discriminatoires et qui ne constituent pas un abus d'une position dominante, et voulant encourager les divers transporteurs aériens à élaborer et à mettre en œuvre des structures tarifaires novatrices et concurrentielles;

DÉSIRANT assurer au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international, et maintenir la confiance qu'a le public dans la sécurité de l'aviation civile;

ÉTANT parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944;

RÉSOLUS à ce que le présent accord reflète les relations spéciales qui existent entre les deux pays, en harmonie avec leurs obligations générales à l'échelle internationale;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER

Définitions

Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent accord.

« accord » Le présent accord, ses annexes et toutes modifications au présent accord ou à ses annexes.

« autorités aéronautiques » S'entend, pour ce qui est des États-Unis d'Amérique, du Department of Transportation et, pour ce qui est du Canada, du ministre des Transports et de l'Office des transports du Canada ou, tant en ce qui concerne les États-Unis d'Amérique que le Canada, des personnes ou organismes habilités à exercer les fonctions assumées actuellement par les autorités susmentionnées.

« Convention » La Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944, y compris :

a) les modifications entrées en vigueur en vertu de l'article 94a) de la Convention et ratifiées par les deux parties;

b) les annexes et leurs modifications adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où elles ont effet en tout temps entre les deux parties.

« frais d'utilisation » Les frais exigés des transporteurs aériens pour mettre à leur disposition des installations et des services aéroportuaires, des installations et des services de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

« prix » S'entend des prix, taux ou frais (y compris des rabais, régimes pour grands voyageurs ou autres avantages influant sur le coût des services aériens) exigés soit pour le transport de passagers (et de leurs bagages), le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) ou le transport de passagers et de marchandises (à l'exclusion du courrier), soit pour l'affrètement d'aéronefs, par les transporteurs aériens, y compris leurs mandataires, ainsi que des conditions régissant la disponibilité de ces prix, taux ou frais, à l'exclusion des conditions générales de transport qui s'appliquent à l'ensemble de tous les services aériens et qui ne se rapportent pas directement aux prix, taux ou frais.

« service de transport aérien » Exploitation d'une activité de transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises, de courrier, séparément ou en combinaison, exercée en contrepartie d'un prix de louage ou d'une rémunération.

« service de transport aérien international » Service aérien au cours duquel l'aéronef traverse l'espace aérien de plus d'un État.

« territoire » Les étendues terrestres sous la souveraineté, la compétence, la protection ou la tutelle d'une partie, et les eaux territoriales qui leur sont adjacentes.

« transporteur aérien » Les entreprises offrant ou exploitant des services aériens.

« transporteur aérien désigné » Tout transporteur aérien désigné ou autorisé conformément aux conditions du présent accord.

ARTICLE 2

Droits accordés

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie :

   a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

   b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;

   c) les autres droits précisés dans le présent accord.

2. Le présent article n'a pas pour effet de conférer à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une des parties le droit de prendre à son bord, sur le territoire de l'autre partie, des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier et de les transporter contre rémunération à destination d'un autre point sur le territoire de cette partie.

ARTICLE 3

Désignation et autorisation

1. Chaque partie a le droit de désigner autant de transporteurs aériens qu'elle désire en vue de l'exploitation de services aériens internationaux conformément au présent accord, ou de retirer ou de modifier de telles désignations. Elle communique par écrit ces désignations à l'autre partie par les voies diplomatiques ou par tout autre moyen dont elle convient avec l'autre partie.

2. Sur réception d'une telle désignation, et à la demande du transporteur aérien désigné, en la forme et selon les modalités prévues pour les autorisations d'exploitation et les permissions techniques, l'autre partie accorde, en réduisant au minimum les délais requis pour remplir les formalités administratives, les autorisations et les permissions applicables, si les conditions suivantes sont réunies :

   a) une part importante de la propriété de ce transporteur aérien et le contrôle effectif de ce dernier sont entre les mains soit de la partie désignante, soit de ressortissants de cette dernière, soit des deux;

   b) le transporteur aérien désigné remplit les conditions prévues par les lois et les règlements normalement applicables en matière de services aériens internationaux par la partie qui examine la ou les demandes;

   c) la partie désignante maintient et applique les normes prévues aux articles 13 (Sécurité) et 14 (Sûreté de l'aviation).

ARTICLE 4

Annulation des autorisations

1. Chaque partie peut annuler, suspendre, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques d'un transporteur aérien désigné par l'autre partie lorsque :

   a) le transporteur aérien cesse de satisfaire aux conditions prévues par les lois et les règlements normalement applicables par les autorités aéronautiques de l'autre partie;

   b) une part importante de la propriété de ce transporteur aérien et le contrôle effectif de ce dernier ne sont pas entre les mains soit de la partie désignante, soit de ressortissants de cette dernière, soit des deux;

   c) le transporteur aérien ne se conforme pas d'une façon quelconque aux lois et aux règlements visés à l'article 12 (Application des lois) du présent accord;

   d) l'autre partie ne maintient pas et n'applique pas les normes prévues aux articles 13 (Sécurité) et 14 (Sûreté de l'aviation).

2. Sauf s'il est essentiel d'agir sans attendre afin de prévenir tout autre manquement visé à l'alinéa 1a), 1c) ou 1d) du présent article, les droits conférés par le présent article ne peuvent être exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit qu'a chaque partie, conformément aux dispositions de l'article 14 (Sûreté de l'aviation), de refuser les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques demandées par les transporteurs aériens de l'autre partie, ou encore d'annuler, de suspendre, de limiter ou d'assortir de conditions les autorisations ou les permissions de cette nature accordées à ces derniers.

ARTICLE 5

Concurrence loyale

1. Chaque partie accorde à ses transporteurs aériens désignés et à ceux de l'autre partie des possibilités justes et égales d'être des concurrents pour fournir le transport aérien international visé par le présent accord.

2. Aucune des parties ne peut restreindre unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, les types d'aéronefs utilisés par les transporteurs aériens désignés de l'autre partie, sauf si une telle mesure est, d'une part, nécessaire aux fins des services gouvernementaux d'inspection, notamment la douane, ou pour des raisons d'ordre technique, opérationnel ou environnemental, et, d'autre part, appliquée selon des conditions uniformes et non discriminatoires compatibles avec l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des parties ne peut imposer aux transporteurs aériens désignés de l'autre partie quelque obligation de premier refus, rapport de partage de trafic, droit de non-objection ou toute autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic et qui serait incompatible avec les fins du présent accord.

4. Aucune des parties ne peut exiger des transporteurs aériens de l'autre partie qu'ils déposent, pour approbation, leurs horaires, leurs programmes de vols nolisés ou leurs plans opérationnels, sauf si une telle mesure est soit nécessaire pour appliquer, de manière non discriminatoire, les conditions uniformes envisagées au paragraphe 2 du présent article, soit autorisée expressément par l'annexe III du présent accord. La partie qui exige le dépôt de certains documents à des fins d'information est tenue de simplifier le plus possible les exigences et les modalités en matière de dépôt applicables aux intermédiaires de transport aérien et aux transporteurs aériens désignés de l'autre partie.

ARTICLE 6

Prix

1. Les parties reconnaissent que les forces du marché sont le principal facteur qui entre en jeu dans l'établissement des prix des services aériens. Les autorités aéronautiques ne doivent intervenir que pour les motifs suivants :

   a) empêcher les prix et les pratiques déraisonnablement discriminatoires;

   b) protéger les consommateurs contre les prix déraisonnablement élevés ou restrictifs par suite d'un abus d'une position dominante;

   c) protéger les transporteurs aériens contre les prix artificiellement bas en raison de quelque subvention gouvernementale directe ou indirecte;

   d) protéger les transporteurs aériens contre des prix artificiellement bas, lorsqu'il existe des éléments de preuve indiquant une intention d'éliminer la concurrence.

2. Les prix des services aériens internationaux visés par le présent accord n'ont pas à être déposés. Néanmoins, les transporteurs aériens désignés des parties continuent à communiquer sans délai aux autorités aéronautiques des parties qui en font la demande les renseignements concernant les prix passés, courants et proposés, et ce, selon des modalités et dans la forme jugées acceptables par ces autorités aéronautiques.

3. Ni l'une ni l'autre des parties ne peut prendre de mesures unilatérales pour empêcher de fixer ou de maintenir un prix courant ou proposé par (i) un transporteur aérien de l'une des parties pour le transport aérien international entre les territoires des parties ou par (ii) un transporteur aérien d'une partie pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre partie et tout autre pays, y compris, dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intraligne. Les autorités aéronautiques d'une partie qui croient qu'un tel prix est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article en notifient les autorités aéronautiques de l'autre partie ainsi que le transporteur aérien concerné. Dans les 10 jours ouvrables qui suivent la réception de cet avis, les autorités aéronautiques ainsi notifiées en accusent réception et indiquent si elles sont en accord ou non avec l'avis exprimé. Les autorités aéronautiques coopèrent pour obtenir les renseignements nécessaires à l'examen du prix visé par l'avis d'insatisfaction. Si les autorités aéronautiques des deux parties s'entendent sur le fait que le prix courant ou proposé en cause est incompatible avec les principes établis par le présent article, elles donnent effet à cette entente. En l'absence d'une entente en ce sens, le prix peut, selon le cas, entrer ou demeurer en vigueur.

4. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des parties peuvent demander, en tout temps, la tenue de discussions techniques concernant les prix. Sauf entente au contraire des autorités aéronautiques, les discussions techniques doivent commencer au plus tard dans les 10 jours ouvrables qui suivent la date de la réception de la demande de discussions techniques. Si les autorités aéronautiques sont incapables de résoudre la question, l'une ou l'autre des parties peut alors demander la tenue de consultations entre les parties. Sauf entente au contraire, les consultations doivent commencer au plus tard dans les 10 jours ouvrables qui suivent la date de la réception de la demande de consultations.

ARTICLE 7

Tarifs

1. Les parties reconnaissent que les conditions générales de transport applicables de façon générale à tous les services aériens et non directement liées aux prix des billets, aux taux ou aux frais sont assujetties aux lois et aux règlements nationaux. Chaque partie peut exiger que ces conditions générales soient notifiées à ses autorités aéronautiques ou déposées auprès de ces dernières. Les autorités aéronautiques d'une partie qui prennent des mesures de désapprobation visant une de ces conditions générales en informent promptement les autorités aéronautiques de l'autre partie.

2. Les transporteurs aériens désignés mettent à la disposition du grand public toute l'information concernant les prix et les conditions générales de transport.

ARTICLE 8

Accès aux aéroports

1. Chaque transporteur aérien désigné a le droit soit d'exécuter ses propres manutentions au sol sur le territoire de l'autre partie (« automanutention »), soit, à son gré, de confier tout ou partie de ces manutentions à des agents choisis parmi des entreprises concurrentes offrant ce genre de services. L'exercice de ce droit n'est limité que par les contraintes d'ordre matériel découlant des exigences de sécurité des aéroports et par les limites de nature opérationnelle découlant de ces contraintes d'ordre matériel. Lorsque de telles considérations ont pour effet d'empêcher l'automanutention, les services au sol sont mis à la disposition de tous les transporteurs aériens également. Les frais exigés sont alors fonction du coût des services offerts, y compris d'un taux de rendement ou de bénéfice raisonnable. De tels services doivent être de nature et de qualité comparables à ceux que permettrait l'automanutention.

2. Chaque partie examine dans un esprit favorable les observations de l'autre partie relativement aux problèmes d'accès aux installations aéroportuaires qui se posent pour les transporteurs aériens de cette dernière, et elle s'efforce de convaincre les autorités aéroportuaires compétentes de chercher avec les transporteurs aériens touchés des solutions constructives à ces problèmes.

ARTICLE 9

Frais d'utilisation

1. Les frais d'utilisation que les autorités ou les organismes de taxation compétents de chaque partie peuvent exiger des transporteurs aériens de l'autre partie qui utilisent des services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien doivent être justes, raisonnables et ne pas être injustement discriminatoires. En tout état de cause, les frais de cette nature exigés des transporteurs aériens de l'autre partie ne peuvent être établis à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien.

2. Les frais d'utilisation que les autorités ou les organismes de taxation compétents de chaque partie peuvent exiger des transporteurs aériens de l'autre partie qui utilisent les aéroports, les services et les installations de sûreté de l'aviation, l'environnement aéroportuaire et d'autres services et installations connexes doivent être justes, raisonnables, ne pas être injustement discriminatoires et être répartis équitablement entre les différentes catégories d'usagers. En tout état de cause, les frais d'utilisation de cette nature exigés des transporteurs aériens de l'autre partie ne peuvent être établis à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien à la date à laquelle les frais en question sont exigés.

3. Les frais d'utilisation exigés des transporteurs aériens de l'autre partie peuvent représenter, sans toutefois excéder, ce qu'il en coûte au total aux autorités ou les organismes de taxation compétents pour offrir, de façon adéquate, les services et les installations aéroportuaires, l'environnement aéroportuaire, les services et les installations de sûreté de l'aviation et les autres services et installations connexes à l'aéroport ou dans le réseau des aéroports. Ces frais peuvent inclure un taux raisonnable de rendement de l'actif, après dépréciation. Les services et les installations à l'égard desquels des frais sont exigés doivent être exploités selon des critères d'efficience et de rentabilité.

4. Chaque partie favorise les consultations entre les autorités ou les organismes de taxation compétents situés sur son territoire et les transporteurs aériens ou les organismes représentant ces derniers qui utilisent les services et les installations en cause, en plus de les encourager à s'échanger toute l'information nécessaire pour permettre l'examen approfondi de la question du caractère raisonnable des frais au regard des principes prévus aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Chaque partie encourage les autorités ou les organismes de taxation compétents à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre de donner leur avis avant que les changements soient apportés.

5. Ni l'une ni l'autre des parties ne peut, dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 17, être déclarée en infraction au présent article, sauf a) si elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, les frais ou la pratique dont s'est plaint l'autre partie; b) si, au terme d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures qu'elle est habilitée à prendre pour remédier à la pratique ou aux frais incompatibles avec les dispositions du présent article.

ARTICLE 10

Droits de douane et autres frais

1. À leur arrivée sur le territoire d'une partie, les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les transporteurs aériens désignés de l'autre partie, leur équipement normal, l'équipement au sol, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consomptibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (notamment la nourriture, les boissons et les boissons alcoolisées, le tabac et les autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par ceux-ci en quantités limitées durant le vol) et les autres articles qui sont destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs au cours de services aériens internationaux sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des taxes sur la propriété, des prélèvements sur le capital, des droits de douane, des taxes d'accise ainsi que des autres droits et frais analogues qui : 1) sont imposés par les autorités nationales; 2) et ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, pourvu que cet équipement et ces fournitures demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des taxes, impôts, des prélèvements, droits et autres frais mentionnés au paragraphe précédent du présent article, à l'exception des droits et des charges qui sont fondés sur le coût du service fourni :

   a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de l'une des parties et embarquées, dans des limites raisonnables, en vue d'être utilisées à bord d'un aéronef au départ d'un transporteur aérien de l'autre partie au cours de services aériens internationaux, même lorsqu'elles sont destinées à être utilisées pendant le survol du territoire de la partie où elles ont été embarquées;

   b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie affectés à des services aériens internationaux;

   c) les carburants, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consomptibles introduits ou fournis sur le territoire d'une partie en vue d'être utilisés à l'égard d'un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie au cours de services aériens internationaux, même lorsqu'ils sont destinés à être utilisés pendant le survol du territoire de la partie où ils ont été embarqués;

   d) le matériel publicitaire ou promotionnel introduit ou fourni sur le territoire d'une partie et embarqué, dans des limites raisonnables, en vue d'être utilisé à bord d'un aéronef au départ d'un transporteur aérien de l'autre partie au cours de services aériens internationaux, même lorsqu'il est destiné à être utilisé pendant le survol du territoire de la partie où il a été embarqué.

3. On peut exiger que l'équipement et les fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens désignés d'une partie ont conclu, avec un autre transporteur aérien jouissant des mêmes exemptions de la part de l'autre partie, des contrats de prêt ou de transfert, sur le territoire de l'autre partie, des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Les bagages et les marchandises transitant directement par le territoire de l'une ou l'autre des parties sont exemptés des droits de douane.

ARTICLE 11

Occasions commerciales

1. Les transporteurs aériens de chacune des parties ont le droit d'ouvrir, sur le territoire de l'autre partie, des établissements chargés de la promotion et de la vente de services aériens.

2. Les transporteurs aériens désignés de chacune des parties ont le droit, conformément aux lois et aux règlements de l'autre partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi sur son territoire, de faire venir et de maintenir en poste, sur le territoire de cette autre partie, le personnel des secteurs de la gestion, des ventes, de la commercialisation et des opérations, ainsi que le personnel des services techniques et les autres employés spécialisés qui sont nécessaires pour offrir des services aériens.

3. Les transporteurs aériens de chacune des parties peuvent vendre des services aériens sur le territoire de l'autre partie directement et, à leur gré, par l'entremise de leurs mandataires, sous réserve des dispositions des règlements du pays d'origine du vol affrété, lesquels touchent spécifiquement la protection des fonds des passagers et les droits de ceux-ci en matière d'annulation et de remboursement. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre de tels services aériens et toute personne peut les acquérir, dans la devise ayant cours sur ce territoire ou dans des devises librement convertibles.

4. Chaque transporteur aérien a le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les fonds obtenus dans le cours normal de ses activités. La conversion et la remise des fonds ne peuvent être assujetties à quelque restriction ou taxe, elles doivent être autorisées sans délai, aux taux de change applicables aux opérations et remises courantes sur le marché des devises le jour où le transporteur présente sa demande initiale de remise, et elles ne peuvent être assujetties à d'autres frais que les frais d'administration habituels perçus par les banques pour de telles opérations.

5. Les transporteurs aériens de chacune des parties sont autorisés à acquitter les dépenses qu'ils effectuent sur le territoire de l'autre partie, y compris les achats de carburant, en devise locale. À leur gré, les transporteurs aériens de chacune des parties peuvent payer ces dépenses sur le territoire de l'autre partie dans des devises librement convertibles, conformément aux dispositions de la réglementation monétaire locale.

6. Tout transporteur aérien désigné d'une partie qui exploite ou offre des services autorisés sur les routes convenues peut conclure des accords de coopération en matière de commercialisation, par exemple des accords de location, de partage de codes ou de réservation de capacité, avec :

   a) un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des parties;

   b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers;

   c) un transporteur terrestre de tout pays;

   à la condition que tous les participants à de telles ententes (i) soient titulaires des autorisations nécessaires et (ii) qu'ils satisfassent aux conditions normalement applicables aux ententes de cette nature, notamment celles qui exigent de ne pas induire en erreur les passagers et les expéditeurs au sujet des faits entourant ce type de transport.

7. Services intermodaux

   a) Par dérogation à toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser, en complément d'un service aérien international, tout moyen de transport terrestre de marchandises à destination ou en provenance de points situés dans le territoire des parties ou de pays tiers, y compris le transport en provenance et à destination de tous les aéroports équipés d'installations douanières et, s'il y a lieu, le transport de marchandises en douane aux termes des lois et des règlements applicables. Les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de transport de marchandises ont accès aux installations douanières des aéroports pour les marchandises transportées par air ou par terre. Les transporteurs aériens pourront décider d'assurer leur propre transport terrestre ou de conclure des ententes à cet effet avec des transporteurs terrestres, y compris des transports terrestres exploités par d'autres transporteurs aériens et des fournisseurs indirects de transport aérien de marchandises. De tels services de transport intermodal de marchandises peuvent être offerts à un tarif direct unique pour le transport aérien et terrestre combiné, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur au sujet des faits entourant ce type de transport.

   b) En ce qui concerne l'utilisation du transport terrestre des marchandises aériennes, rien dans l'alinéa a) ci-dessus ne doit être considéré comme octroyant aux transporteurs aériens d'une des parties tout droit nouveau ou additionnel de prendre à bord de leurs aéronefs, dans le territoire de l'autre partie, du trafic aérien devant être acheminé à destination d'un point situé dans le territoire de l'autre partie.

ARTICLE 12

Application des lois

1. Les transporteurs aériens d'une partie doivent se conformer aux lois et aux règlements de l'autre partie régissant l'exploitation des aéronefs et la navigation aérienne lorsque leurs aéronefs entrent dans le territoire de cette autre partie, lorsqu'ils en sortent et pendant qu'ils s'y trouvent.

2. Les lois et les règlements d'une partie qui régissent l'entrée sur son territoire ou le départ des passagers, des équipages ou des marchandises à bord des aéronefs (y compris les règlements régissant l'entrée sur le territoire, les congés, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes ou la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être respectés pour les marchandises et par les passagers et les équipages, ou en leur nom, des transporteurs aériens de l'autre partie lorsqu'ils entrent dans le territoire de la partie visée, qu'ils en sortent ou qu'ils s'y trouvent.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres sujets analogues, aucune des parties ne peut accorder à son propre transporteur aérien ou à tout autre transporteur aérien la préférence par rapport à un transporteur aérien de l'autre partie qui offre des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 13

Sécurité

1. Chaque partie reconnaît la validité, pour l'exploitation des services aériens visés par le présent accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie et qui sont toujours en vigueur, pourvu que les conditions de délivrance de ces certificats ou licences soient au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention. Cependant, chaque partie peut refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences décernés ou validés en faveur de ses propres ressortissants par l'autre partie.

2. Chacune des parties ainsi que leurs autorités aéronautiques peuvent demander la tenue de discussions d'ordre technique au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie relativement aux installations aéronautiques, aux équipages des aéronefs, aux aéronefs et à l'exploitation des transporteurs aériens désignés. Si, à la suite de ces discussions d'ordre technique, l'une des parties constate que, dans les faits, l'autre partie n'applique pas, dans ces domaines, des normes et autres exigences en matière de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention, elle notifie à l'autre partie ces constatations ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires pour assurer le respect de ces normes minimales, et l'autre partie est alors tenue de prendre les mesures correctives qui s'imposent. Chacune des parties se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter, conformément à l'article 4, les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques d'un ou de plusieurs transporteurs aériens désignés par l'autre partie, si cette dernière ne prend pas les mesures correctives qui s'imposent dans un délai raisonnable.

ARTICLE 14

Sûreté de l'aviation

1. Les parties réaffirment que font partie intégrante du présent accord les obligations réciproques qui leur incombent d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (y compris, de façon plus particulière, leurs obligations en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago, le 7 décembre 1944; 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; 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; et de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation liant les parties).

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

3. Les parties se conforment aux normes de sûreté de l'aviation et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi que des exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chacune des parties communique à l'avance à l'autre son intention de notifier à l'OACI tout écart par rapport aux normes de l'OACI.

4. Chaque partie reconnaît que ses exploitants d'aéronefs peuvent être requis d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation appliquées par l'autre partie à l'entrée sur son territoire, à la sortie de son territoire ou pendant le séjour sur celui-ci. Chaque partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour la protection des aéronefs, l'inspection des passagers et de leurs bagages à main, et pour que soient effectuées les vérifications qui s'imposent en ce qui concerne les équipages, les marchandises (y compris les bagages) et les provisions de bord avant et au moment de l'embarquement ou du chargement. Chaque partie donne suite favorablement à toute requête de l'autre partie lui demandant de prendre des mesures de sûreté spéciales mais raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et les autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sans danger à l'acte illicite ou à la menace de l'acte illicite.

6. La partie qui a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie déroge aux dispositions du présent article peut demander la tenue immédiate de consultations avec cette dernière. L'incapacité des parties à régler la question d'une manière satisfaisante dans les 15 jours de la réception de la demande faite en ce sens constitue des motifs valables de refus, de révocation, de limitation ou d'imposition de conditions relatives aux autorisations d'exploitation ou aux permissions techniques accordées à un exploitant d'aéronefs de l'autre partie, en vertu du présent accord, pour l'exploitation de services de transport aérien. En cas d'urgence la justifiant d'agir ainsi, une partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

7. Chaque partie examine également dans un esprit favorable toute demande que lui présente l'autre partie en vue de la conclusion d'ententes administratives réciproques qui auraient pour effet d'autoriser les autorités aéronautiques d'une partie à procéder elles-mêmes, dans le territoire de l'autre partie, à l'évaluation des mesures de sûreté appliquées par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols à destination de leur territoire.

ARTICLE 15

Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux parties poursuivent l'exécution du programme de préparation conjointe des statistiques sur l'origine et la destination réelles convenues du trafic passagers sur les routes exploitées conformément au présent accord.

ARTICLE 16

Consultations et rencontres de haut niveau

1. Les parties s'efforcent, en tout temps, de s'entendre sur l'interprétation et l'application du présent accord, et elles s'appliquent, par la coopération, l'échange d'information et des consultations, à trouver une solution mutuellement satisfaisante à toute question susceptible d'influer sur l'application du présent accord.

2. Chaque partie peut demander la tenue de consultations relativement à tout aspect du présent accord, y compris, sans s'y limiter, toutes mesures actuelles ou proposées, ou toutes autres questions qui, à son avis, influent sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Pour ce qui est des questions que la partie requérante juge urgentes et déclare être telles, les consultations doivent commencer dans les 15 jours qui suivent la date de la remise de la demande de consultations, sauf convention contraire des parties. Dans tous les autres cas, les consultations doivent commencer le plus rapidement possible et, sauf convention contraire des parties, au plus tard dans les 30 jours qui suivent la date de la réception de la demande de consultations.

3. Les parties s'efforcent, au moyen de consultations, de trouver, dans les plus brefs délais, une solution mutuellement satisfaisante aux questions soulevées. Si une partie a demandé la tenue de consultations à l'égard d'une mesure qui, selon le cas, a été prise ou est envisagée par le gouvernement ou une autre autorité d'un État, d'une province ou d'une administration locale de l'autre partie et que la partie requérante juge incompatible avec le présent accord, l'autre partie communique les vues de la partie requérante à l'autorité ou au gouvernement concerné.

4. Les parties s'échangent l'information nécessaire pour permettre l'examen approfondi des effets qu'a ou que pourrait avoir sur l'application du présent accord la mesure, le projet de mesure ou l'autre question en cause.

5. Chaque partie traite les renseignements de nature confidentielle ou exclusive obtenus dans le cadre des consultations de la même manière que la partie qui les lui fournit.

6. L'une ou l'autre des parties peut demander par écrit la tenue d'une rencontre de haut niveau (ci-après « RHN »), en application des paragraphes suivants, si les parties ne parviennent pas à résoudre la question conformément aux dispositions concernant les consultations :

   a) soit dans les 30 jours qui suivent le début des consultations;

   b) soit dans les 30 jours qui suivent la date de la remise de la demande de consultations, s'il s'agit d'une question jugée urgente et déclarée telle par la partie requérante;

   c) ou dans un délai différent dont elles ont convenu.

7. Les RHN - auxquelles peuvent participer, pour ce qui est des États-Unis d'Amérique, des représentants du Department of State, du Department of Transportation ou des deux, et, pour ce qui est du Canada, des représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, du ministère des Transports ou des deux - se tiennent à la demande de l'une ou l'autre des parties. Par ailleurs, si l'une ou l'autre des parties en fait la demande, les participants à la RHN sont, pour ce qui est des États-Unis d'Amérique, le Secretary of State, le Secretary of Transportation ou les deux, et, pour ce qui est du Canada, le Secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le ministre des Transports ou les deux, ou encore les personnes désignées par ceux-ci.

8. Les RHN visent à permettre :

   a) l'examen de toute question susceptible d'influer sur l'application du présent accord;

   b) le règlement des différends susceptibles de survenir dans le cadre de son interprétation ou de son application.

9. Les participants aux RHN peuvent :

   a) constituer des comités ad hoc ou permanents, ainsi que des groupes de travail ou des groupes d'experts, et leur déléguer des responsabilités;

   b) solliciter l'avis de personnes ou de groupes non gouvernementaux;

   c) prendre toute autre mesure en vue de l'accomplissement de leur mission.

10. La partie qui sollicite la tenue d'une RHN en application du présent article précise, dans sa demande, la mesure ou la question faisant l'objet de la plainte ainsi que les dispositions du présent accord qu'elle juge pertinentes.

11. Sauf si les parties conviennent de ne pas tenir ou de reporter la RHN qui a été demandée en application du présent article, les participants à la RHN se réunissent dans les 20 jours qui suivent la date de la remise de la demande et s'efforcent de résoudre promptement le différend.

12. Si une telle mesure est susceptible d'aider les parties à trouver une solution mutuellement satisfaisante à leur différend, les participants à la RHN peuvent :

    a) faire appel à des conseillers techniques ou créer des groupes de travail ou des groupes d'experts, selon ce qu'ils jugent nécessaire;

    b) avoir recours aux bons offices, à la conciliation, à la médiation ou à d'autres mécanismes analogues;

    c) formuler des recommandations.

ARTICLE 17

Règlement des différends

Partie A - Mécanisme des groupes spéciaux

1. Les dispositions du présent article relatives au règlement des différends s'appliquent dans les cas où une partie estime qu'il y a violation du présent accord. Toutefois, le présent article ne s'applique pas aux prix particuliers pratiqués par les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre des parties.

2. Si, malgré la tenue d'une RHN conformément aux dispositions de l'article 16, la question n'a pu être réglée :

    a) soit dans les 40 jours qui suivent la date de la remise de la demande de tenue de la RHN;

    b) soit dans un délai différent dont ont convenu les parties,

    ou encore si les parties ont convenu, conformément aux dispositions du paragraphe 11 de l'article 16, de ne pas tenir de RHN, l'une ou l'autre des parties peut alors demander par écrit la constitution d'un groupe spécial arbitral à l'égard des questions visées au paragraphe 1 de la partie A du présent article et qui ont été examinées au cours de la RHN ou qui, si aucune RHN n'a été tenue, ont fait l'objet de consultations.

3. Sauf convention contraire des parties, le groupe spécial doit être constitué et doit s'acquitter de ses fonctions d'une manière compatible avec les dispositions du présent article.

4. Le rapport final du groupe spécial doit être rendu public, sauf s'il renferme des renseignements qui sont jugés de nature confidentielle ou exclusive par la personne ou la partie qui les a fournis, auquel cas ces renseignements doivent être traités comme le fait cette personne ou partie.

5. Les membres des groupes spéciaux doivent satisfaire aux conditions suivantes :

    a) être des experts ou avoir de l'expérience soit en droit, soit en ce qui a trait aux questions visées par le présent accord ou encore en matière de règlement de différends découlant de l'application d'accords internationaux, et être choisis strictement pour leur objectivité, leur fiabilité et leur discernement;

    b) être indépendants des parties, n'avoir aucun lien avec elles et ne pas recevoir d'instructions de celles-ci;

c) se conformer au code de conduite qui doit être établi par les parties dans les 90 jours qui suivent la date d'entrée en vigueur du présent accord.

6. Tous les membres des groupes spéciaux doivent satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 5 de la partie A du présent article. Nulle personne ne peut être membre d'un groupe spécial saisi d'un différend auquel elle a participé.

7. L'arbitrage d'un différend est confié à un groupe spécial formé de trois membres choisis selon les modalités suivantes :

a) dans les 20 jours qui suivent la date de la réception de la demande d'arbitrage, chaque partie nomme, comme membre, un de ses citoyens ou résidents permanents; dans les 20 jours qui suivent la nomination de ces deux membres, ceux-ci s'entendent sur le choix du troisième membre, qui ne doit pas être un citoyen ou un résident permanent de l'un ou l'autre des pays, et qui présidera le groupe spécial;

b) si une partie ne nomme pas le membre qu'elle doit désigner, ou si le troisième membre n'est pas nommé conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des parties peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer, dans un délai de 20 jours, le ou les membres requis pour compléter le groupe spécial; si le président du Conseil est un citoyen de l'une des parties, le premier vice-président hiérarchique qui n'est pas disqualifié pour ce même motif effectue alors les nominations nécessaires.

8. Si une partie est d'avis qu'un membre d'un groupe spécial ne devrait pas participer aux travaux de ce groupe parce qu'il enfreint le code de conduite, les parties se consultent et, si elles s'entendent, le membre en question est alors relevé de ses fonctions et un nouveau membre est choisi conformément aux dispositions du présent article.

9. Sauf disposition contraire du présent accord ou convention contraire des parties :

a) chaque groupe spécial établit sa procédure;

b) cette procédure doit prévoir la tenue d'au moins une audience devant le groupe spécial, ainsi que la possibilité pour les parties de présenter, par écrit, des observations et des réfutations;

c) sous réserve du paragraphe 10 de la partie A du présent article, les parties déposent, concurremment, leurs observations initiales au plus tard 20 jours après la nomination du dernier membre, et leurs réfutations au plus tard 15 jours après la réception par les deux parties de leurs observations initiales. Chaque partie remet ses observations aux membres du groupe spécial et à l'autre partie.

10. Sauf convention contraire des parties dans les 20 jours qui suivent la date de la remise de la demande de constitution d'un groupe spécial, chaque partie soumet au groupe spécial ses vues quant à la ou aux questions sur lesquelles, à son avis, celui-ci devrait être appelé à statuer. Les échéances à cette fin sont soit dans les 40 jours qui suivent la date de la remise de la demande de constitution d'un groupe spécial, soit dans les 5 jours qui suivent la nomination du dernier membre, en prenant le délai le plus long. À la lumière des observations présentées par les parties en application du présent paragraphe, le groupe spécial, dans les 15 jours qui suivent la nomination du dernier membre, rend sa décision quant à la ou aux questions qu'il sera appelé à trancher. Le groupe spécial peut, s'il le juge nécessaire, demander aux parties de lui fournir des renseignements supplémentaires avant de rendre sa décision à cet égard. Si une demande a été présentée au groupe spécial pour qu'il rende une décision en application du présent paragraphe, les parties doivent alors déposer leurs observations initiales dans les 15 jours qui suivent la date de cette décision. Si les parties en conviennent, le groupe spécial peut, s'il le juge nécessaire, proroger le délai dont il dispose pour rendre sa décision en vertu du présent paragraphe.

11. Le groupe spécial peut, soit à la demande d'une partie soit de sa propre initiative, obtenir de toute personne ou de tout organisme les renseignements et les conseils spécialisés qu'il estime utiles, pourvu que les parties consentent à ce qu'il prenne une telle mesure et qu'il se conforme aux conditions dont elles auront convenu à cet égard.

12. Sauf convention contraire des parties, le groupe spécial fonde son rapport sur les observations et les arguments présentés par les parties ainsi que sur les renseignements dont il dispose par suite de l'application du paragraphe 11 de la partie A du présent article.

13. Sauf entente au contraire des parties, le groupe spécial présente à ces dernières, dans les 90 jours qui suivent la date de la sélection du dernier membre, un rapport initial :

    a) faisant état de ses conclusions de fait;

    b) indiquant s'il y a eu violation du présent accord;

    c) faisant état, si les deux parties lui en ont fait la demande dans les 20 jours qui suivent la date de la demande de constitution du groupe spécial, de ses recommandations, le cas échéant, en vue de régler le différend.

14. Les membres du groupe spécial peuvent présenter des avis distincts sur les questions à l'égard desquelles il n'y a pas eu unanimité.

15. Chaque partie peut présenter au groupe spécial des commentaires écrits concernant le rapport initial dans les 14 jours qui suivent la date de son dépôt. La partie qui présente de tels commentaires les signifie à l'autre partie qui dispose alors d'un délai de 5 jours pour y répondre.

16. Dans un tel cas, après examen des commentaires écrits, le groupe spécial peut, soit de sa propre initiative, soit à la demande de l'une ou l'autre des parties :

    a) demander les vues de l'une ou l'autre des parties;

    b) réexaminer son rapport;

    c) effectuer tout autre examen qu'il juge opportun.

17. Sauf convention contraire des parties, le groupe spécial leur présente son rapport final, y compris les avis distincts exprimés sur les questions à l'égard desquelles il

n'y a pas eu unanimité, dans les 30 jours qui suivent la date du dépôt du rapport initial.

18. Sauf entente au contraire des parties, le rapport final du groupe spécial est publié 15 jours après qu'il a été transmis aux parties.

Partie B - Mise en œuvre des rapports des groupes spéciaux

1. Si, dans son rapport final, le groupe spécial statue qu'il y a eu violation du présent accord, la partie visée par la plainte remédie à la violation ou les parties conviennent de régler leur différend au moyen d'une solution qui, normalement, doit être conforme aux décisions du groupe spécial et, le cas échéant, à ses recommandations.

2. Si le règlement du différend exige la participation du gouvernement ou d'une autre autorité d'un État, d'une province ou d'une administration locale, les parties s'efforcent, conformément à leurs lois nationales, de donner plein effet au règlement.

3. Si, dans son rapport final, le groupe spécial statue qu'il y a eu violation du présent accord, et que la partie visée par la plainte n'a pas, conformément au paragraphe 1 et dans les 30 jours qui suivent la date de la réception de ce rapport, soit remédié à la violation, soit convenu avec la partie plaignante d'une solution mutuellement satisfaisante, la partie plaignante peut, jusqu'à ce qu'un règlement intervienne, suspendre des avantages découlant du présent accord et ayant un effet équivalent. Toutefois, le présent paragraphe n'a pas pour effet de limiter le droit des parties de suspendre, conformément aux principes du droit international, l'application d'avantages proportionnés.

4. Si la partie plaignante envisage de suspendre des avantages conformément au paragraphe 3 de la partie B du présent article :

   a) elle devrait d'abord chercher à suspendre des avantages analogues à ceux touchés par la mesure ou l'autre question qui, selon le groupe spécial, viole le présent accord;

   b) elle peut suspendre des avantages différents, si elle juge qu'il ne serait pas efficace ou pratique de suspendre des avantages analogues à ceux touchés.

Partie C - Rémunération et remboursement des dépenses

1. Le groupe spécial s'efforce de maintenir ses dépenses à un niveau raisonnable et consulte les parties avant d'engager des dépenses extraordinaires.

2. La rémunération des membres des groupes spéciaux et de leurs assistants, leurs frais de déplacement et d'hébergement ainsi que les frais généraux des groupes spéciaux sont partagés également entre les parties.

3. Chaque membre d'un groupe spécial tient un relevé de ses heures de travail et de ses dépenses, et il produit un état de compte final. Chaque groupe spécial fait de même à l'égard de ses frais généraux.

ARTICLE 18

Amendement

La partie qui estime souhaitable de modifier le présent accord en tout ou en partie peut demander à l'autre partie la tenue de consultations à cette fin. Ces consultations, qui peuvent prendre la forme de discussions (notamment de discussions entre les autorités aéronautiques) ou d'échange de correspondance, doivent débuter dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la demande de consultations. Les modifications dont conviennent les parties au terme des consultations doivent être confirmées par voie d'accord entre les deux gouvernements.

ARTICLE 19

Conventions multilatérales

En cas d'incompatibilité entre les dispositions du présent accord et celles d'une convention multilatérale de nature générale sur les services de transport aérien en vigueur à l'égard des deux parties au présent accord, les dispositions de la convention multilatérale l'emportent. Des consultations peuvent être tenues, conformément à l'article 16 du présent accord, afin de décider si le présent accord doit être modifié pour le rendre compatible avec les dispositions de la convention multilatérale et, dans l'affirmative, des mesures à prendre à cette fin.

ARTICLE 20

Dénonciation

Chaque partie peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre partie, par les voies diplomatiques, sa décision de dénoncer le présent accord. Cette notification doit être envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation du présent accord prend effet à minuit (heure du lieu de réception de la notification par l'autre partie) le jour qui précède la date anniversaire de la réception de la notification par l'autre partie, sauf si la notification est retirée d'un commun accord par les parties avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 21

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent accord et ses modifications doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22

Maintien des désignations et des licences

1. Tout transporteur aérien du Canada ou des États-Unis d'Amérique qui détient une désignation en vigueur accordée par le gouvernement de son pays en vertu de l'Accord de 1995, tel que modifié, est réputé être un transporteur aérien désigné autorisé à exploiter des services de transport aérien internationaux en vertu du présent accord.

2. Aux fins des exigences canadiennes en matière de délivrance des licences, tout transporteur aérien des États-Unis d'Amérique ou du Canada qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence valide délivrée par l'Office des transports du Canada pour l'exploitation de services de transport aérien réguliers ou non réguliers conserve, en attendant la délivrance d'une licence adéquate en vertu du présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence; il est réputé avoir l'autorisation d'exploiter respectivement des services de transport aérien internationaux réguliers ou non réguliers à destination ou en provenance de points au Canada et aux États-Unis d'Amérique, tel que stipulé dans le présent accord.

3. Toute licence délivrée à un transporteur aérien du Canada ou des États-Unis d'Amérique par le Department of Transportation des États-Unis demeure en vigueur aux termes des conditions applicables de ladite licence, en attendant qu'une licence adéquate en vertu du présent accord ait été demandée et délivrée.

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur à la date de la dernière note d'un échange de notes diplomatiques entre les Parties confirmant l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord.

L'Accord de 1995 et l'échange de notes de 2000 prennent fin à l'entrée en vigueur du présent accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

FAIT à Washington, en double exemplaire, ce douzième jour de mars 2007, en anglais et en français, les deux versions faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE	**POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA**
Mary E. Peters	

Annexe I

Transport aérien régulier

Section 1

Routes

Les transporteurs aériens désignés du Canada et les transporteurs aériens désignés des États-Unis d'Amérique, conformément aux conditions de leur désignation, ont le droit d'exploiter des services réguliers de transport aérien international entre les points des routes suivantes :

A. Routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés par le gouvernement des États-Unis d'Amérique :

1. À partir de points antérieurs aux États-Unis d'Amérique, via les États-Unis et des points intermédiaires jusqu'à un ou plusieurs points au Canada et au-delà.

2. Pour les services de transport tout-cargo, entre le Canada et un ou plusieurs points.

B. Routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés par le gouvernement du Canada :

1. À partir de points antérieurs au Canada, via le Canada et des points intermédiaires jusqu'à un ou plusieurs points aux États-Unis d'Amérique et au-delà.

2. Pour les services de transport tout-cargo, entre les États-Unis d'Amérique et un ou plusieurs points.

Section 2

Souplesse opérationnelle

Chaque transporteur aérien désigné peut, à son gré et pour quelque vol que ce soit :

a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre direction ou les deux;

b) combiner différents numéros de vol pour une même exploitation d'aéronef;

c) transporter son propre trafic d'escale;

d) lors de l'exploitation des routes, desservir des points antérieurs, intermédiaires et au-delà, ainsi que des points dans les territoires des parties, en combinaison et en ordre différents;

e) omettre de s'arrêter à un ou des points;

f) transférer du trafic d'un de ses appareils à un autre lui appartenant, à tout point situé sur les routes;

g) desservir des points antérieurs à tout point sur son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et offrir ou annoncer ces services au public en tant que liaison directe.

Ce qui précède s'applique sans restriction géographique ou de direction, et sans perte du droit prévu au présent accord de transporter du trafic, à condition que, à l'exception des services de transport tout-cargo, le service desserve un point dans le territoire de la partie ayant désigné le transporteur aérien.

Section 3

Changement de gabarit

Sur un ou plusieurs tronçons des routes susmentionnées, tout transporteur aérien désigné peut exploiter un service de transport aérien international, à tout point situé sur les routes, sans restriction quant au changement de type ou de nombre d'aéronefs exploités, à la condition que, à l'exception des services de transport tout-cargo, à l'aller, le transport au-delà du point soit la continuation du transport en provenance du territoire de la partie qui a désigné le transporteur aérien et que, au retour, le transport à destination du territoire de la partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit la continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

Annexe II

Créneaux et accès à l'aéroport national Ronald Reagan de Washington

Section 1

Créneaux aux aéroports O'Hare de Chicago et LaGuardia de New York

1. Sauf indication contraire à la présente annexe, les transporteurs aériens du Canada et des États-Unis d'Amérique seront assujettis au même système d'allocation de créneaux applicable aux transporteurs aériens des États-Unis d'Amérique pour les services intérieurs aux aéroports à circulation intense de ce pays.

2. Les États-Unis d'Amérique établiront un niveau de base de créneaux gratuits pour le Canada, qui comportera 42 créneaux en été et en hiver à l'aéroport LaGuardia de New York, et 36 créneaux en été et 32 en hiver à l'aéroport O'Hare de Chicago. En ce qui concerne les créneaux mis à la disposition des transporteurs aériens canadiens, outre ceux qu'ils détiennent depuis le 22 décembre 1994, les États-Unis d'Amérique s'efforceront de fournir ces créneaux à des moments de la journée convenant aux services aériens transfrontaliers. Si les transporteurs aériens canadiens achètent des créneaux à l'aéroport LaGuardia de New York ou O'Hare de Chicago entre la date mentionnée ci-dessus et le 24 février 1995, ces créneaux seront ajoutés au niveau de base pour l'aéroport en question. Les créneaux obtenus par les transporteurs aériens canadiens autrement que par achat, pendant cette période, ne hausseront pas le niveau de base, mais seront inclus dans les créneaux de base que mettra à leur disposition le gouvernement des États-Unis d'Amérique.

3. Les créneaux de base seront assujettis aux règlements ordinaires, non discriminatoires des États-Unis d'Amérique, y compris aux règles de retrait des créneaux inutilisés. Les créneaux de base canadiens ne seront cependant pas assujettis au retrait pour fournir à un transporteur aérien des États-Unis d'Amérique ou étranger des créneaux pour des services internationaux ou pour fournir des créneaux à de nouveaux transporteurs aériens accédant à ce marché.

4. Tous les créneaux dont ont besoin les transporteurs aériens canadiens, en plus de ceux du niveau de base, seront acquis dans le cadre du système actuel d'assignation de créneaux applicable aux services intérieurs des États-Unis d'Amérique. Ces créneaux seront assujettis aux règlements ordinaires, non discriminatoires des États-Unis d'Amérique, y compris aux règles de retrait des créneaux inutilisés.

5. Les transporteurs aériens canadiens peuvent monétiser les créneaux qu'ils détiennent et peuvent acheter, vendre et échanger librement leurs créneaux. La vente d'un créneau de base, ou son aliénation par d'autres moyens, modifiera en permanence cette base, de sorte que ni le transporteur aérien ni le gouvernement du Canada ne pourra demander d'autre créneau pour la rétablir. Cependant, les créneaux acquis en plus de ceux de la base ne modifieront en rien cette dernière s'ils sont aliénés.

6. Tout transporteur aérien des États-Unis d'Amérique autorisé à fournir des services transfrontaliers en provenance des aéroports O'Hare ou LaGuardia peut utiliser, sans condition, n'importe quel des créneaux existants ou nouveaux à sa disposition pour exploiter ces services, conformément aux règlements des États-Unis d'Amérique.

Section 2

Accès à l'aéroport national Ronald Reagan de Washington

1. Les services aériens sans escale, aux termes du présent accord, peuvent être fournis par les transporteurs aériens désignés des États-Unis d'Amérique et du Canada en provenance et à destination de l'aéroport national Ronald Reagan de Washington, sous réserve de ce qui suit :

   a) la règle du périmètre en vigueur;

   b) la prestation de services de prédédouanement et d'immigration des États-Unis d'Amérique au point de départ canadien;

   c) l'acquisition, par les transporteurs aériens canadiens, des créneaux nécessaires à l'aéroport national Ronald Reagan de Washington, aux termes des règles actuelles d'acquisition et d'utilisation minimale de créneaux applicables aux transporteurs aériens des États-Unis d'Amérique;

   d) d'autres règlements uniformes et non discriminatoires conformes à l'article 15 de la Convention.

2. Les transporteurs aériens des États-Unis d'Amérique ne peuvent pas inaugurer de service sans escale entre l'aéroport national Ronald Reagan de Washington et n'importe quel point au Canada à moins qu'un transporteur aérien canadien n'inaugure d'abord un service sans escale en provenance de tout point au Canada, à destination de l'aéroport national Ronald Reagan de Washington. Quand un transporteur aérien canadien aura inauguré un service sans escale entre tout point au Canada et l'aéroport national Ronald Reagan de Washington, les transporteurs aériens des États-Unis d'Amérique pourront exploiter des services sans escale entre l'aéroport national Ronald Reagan de Washington et tout point au Canada.

Annexe III

Services aériens affrétés

Section 1

A. Les transporteurs aériens désignés par le Canada et les transporteurs aériens désignés par les États-Unis d'Amérique ont, conformément aux conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services affrétés internationaux de passagers (et de leurs bagages) et (ou) de transport de marchandises (y compris, sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, partagés ou mixtes (passagers/cargo)) :

1. entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la partie qui a désigné le transporteur aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre partie; et

2. entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, à condition qu'un tel service fasse partie, sauf en ce qui concerne le transport de marchandises par vols affrétés, d'un service continu, avec ou sans changement d'aéronef, comprenant l'exploitation d'un tronçon vers le pays d'origine afin de transporter du trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre partie.

B. Dans le cadre de la prestation des services visés par la présente annexe, les transporteurs aériens désignés de chaque partie ont de plus le droit :

1. de faire escale à tout point situé à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre des parties;

2. de transporter du trafic en transit sur le territoire de l'autre partie;

3. de combiner dans le même aéronef le trafic en provenance du territoire de l'une des parties, celui en provenance du territoire de l'autre partie et celui en provenance d'un pays tiers;

4. d'exploiter un service de transport aérien international sans aucune restriction quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs exploités, et ce à tout point de la route, à condition que, sauf en ce qui concerne le transport de marchandises par vols affrétés, à l'aller, le transport au-delà du point soit la continuation du transport en provenance du territoire de la partie qui a désigné le transporteur aérien et que, au retour, le transport à destination du territoire de la partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit la continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

C. En vertu de principes de courtoisie et de réciprocité, les parties examineront d'une manière favorable les demandes formulées par des transporteurs aériens de l'autre partie souhaitant transporter du trafic non visé par la présente annexe.

Section 2

Tout transporteur aérien désigné par l'une ou l'autre des parties qui effectue des vols affrétés internationaux en provenance du territoire de l'une ou l'autre des parties, que ce soit sur la base d'allers simples ou d'allers-retours, est tenu de se conformer :

a) aux exigences du pays d'origine du trafic en ce qui concerne la protection des fonds des passagers et des fonds des affréteurs applicables au transport de passagers ainsi que les droits des passagers en matière d'annulation et de remboursement;

b) aux règles et aux règlements de chaque partie relativement à la location avec équipage et aux activités de partage de codes;

c) aux exigences de chaque partie en ce qui concerne le dépôt de statistiques sur le trafic.