

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canadian Transportation Agency		Office des transports du Canada	
Regulations Amending the Air Transportation		Règlement modifiant le Règlement sur les transports	
Regulations	3251	aériens	3251

Regulations Amending the Air Transportation Regulations

Statutory Authority

Canada Transportation Act

Sponsoring Agency

Canadian Transportation Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Amendments to the *Air Transportation Regulations* (ATR) are proposed to streamline and modernize the existing regulations concerning Part III (International Charters). This initiative is in response to the Government's commitment to reduce regulatory burden. In addition, other amendments are being proposed to Part II to ensure that the true identity of the operator of the aircraft is made public. Amendments are also proposed to Part V (Tariffs), to enhance the dissemination of information to the public and to add a requirement that a Direction from the air carrier to the agent be filed with the Agency when tariffs are filed electronically. In order to maintain consistency within the parts, editorial changes to Part IV (Transborder Charters) have been made.

The new regulations will primarily affect air carriers operating international charter services, charterers of these services, including tour operators, and the travelling and shipping public that have a need for these services.

Part I

Definitions

Changes to the definition section include the revocation of a number of definitions primarily concerning common purpose charters. The definition of transportation was moved from the definition section to the subdivision on inclusive tour charters. Other definitions, such as "charterer" and "foreign-origin charterer" were moved from the existing Division on Advance Booking Charters to section 2 of the Regulations. The proposed Regulations also include a number of new terms including "resaleable charter" and "international charter".

Financial Requirements

The proposed Regulations would more explicitly prohibit the applicant from redeeming capital stock and withdrawing proprietor's or partner's capital within the 12-month period following the date of issuance or reinstatement of the applied for licence.

Trade Name

The proposed changes would ensure consistency between international and domestic services. To this end, the proposed Regulations prohibit an air carrier from representing itself or

Règlement modifiant le Règlement sur les transports aériens

Fondement législatif

Loi sur les transports au Canada

Organisme responsable

Office des transports du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

On propose de modifier le *Règlement sur les transports aériens* (le Règlement) afin de simplifier et de mettre à jour les dispositions de la Partie III sur les vols affrétés internationaux. Cette initiative découle de l'engagement qu'a pris le Gouvernement d'alléger le fardeau réglementaire. En outre, d'autres modifications sont proposées à la partie II afin d'assurer que l'identité réelle de l'exploitant d'un aéronef soit rendue publique. On propose également d'apporter des changements à la partie V (Tarifs) afin d'améliorer la diffusion d'information au public et d'ajouter une exigence selon laquelle toute directive adressée par un transporteur aérien à son représentant doit être déposée auprès de l'Office lorsque les tarifs sont transmis par voie électronique. La partie IV (Vols affrétés transfrontaliers) a été remaniée afin d'uniformiser le contenu des différentes parties.

Les nouvelles dispositions réglementaires toucheront surtout les transporteurs aériens qui exploitent des vols affrétés internationaux, les affréteurs de ces services (y compris les voyageurs) ainsi que les voyageurs et les expéditeurs qui ont recours à ces services.

Partie I

Définitions

Les changements qui ont été faits aux définitions comprennent la suppression d'un certain nombre de celles-ci, surtout en ce qui a trait aux vols affrétés à but commun. La définition de « transport » a été déplacée et ajoutée à la section traitant des vols affrétés pour voyages à forfait. D'autres définitions, telles que « affréteur » et « affréteur à l'étranger », ont été supprimées de la section sur les vols affrétés avec réservation anticipée et ajoutées à l'article 2 du Règlement. Le règlement projeté comprend également plusieurs nouveaux termes, y compris « vol affrété revendable » et « vol affrété international ».

Exigences financières

Le règlement projeté interdit de façon plus explicite à un demandeur de racheter les actions ou de retirer le capital investi par le propriétaire ou les associés pendant au moins un an de la date de délivrance ou de rétablissement de la licence visée par la demande.

Nom commercial

Les modifications proposées assureraient l'uniformité entre les services internationaux et intérieurs. À cette fin, le règlement proposé interdit à un transporteur aérien de se représenter ou

operating an air service under a name which is other than that specified in its licence. Further, if the licensee is operating a service under a trade name, that trade name must be specified in the licence.

Part III (International Charters)

1. Canadian Origin Charters

Resaleable Charters for Passengers

(a) Charter type distinctions, permits

The Regulations will continue to preserve the distinction between international charter services and scheduled services by requiring that the entire aircraft capacity be chartered, that air carriers sell aircraft capacity to charterers and not directly to the general public and that return transportation be provided. Only the essential regulatory requirements and charter type distinctions have been maintained. The charter fences associated with specific charter types have been reduced. Those charter fences that have been retained are those that are considered effective. Moreover, the common purpose charter type has been eliminated as there is little market demand for this type of operation and these operations can be accommodated in other charter types. Application procedures for air carriers to obtain permits for charter programs (program permit) is greatly simplified or, in certain circumstances, eliminated. The Agency may take action to prevent or condition international passenger charters where the Agency determines that the operation of a charter is contrary to specific prescribed conditions.

Consistent with the existing Regulations, air carriers using aircraft having a Maximum Certified Take off Weight (MCTOW) of 35 000 pounds (15 900 kg) or less operating international charters are not required to obtain program permits or charter authorizations and are not subject to the requirement of obtaining payment in advance; however, air carriers must still comply with the remaining requirements.

(b) Advance payments and advance payment protection

The Regulations will protect funds paid by charterers in respect of flights operated with aircraft having an MCTOW of greater than 35 000 pounds (15 900 kg) by requiring charterers to pay air carriers at least seven days in advance of each Canadian originating international resaleable charter and by requiring air carriers to protect these funds with financial guarantees in a form provided by the Agency until after the charter flight has been operated. Advance payments from the travelling public to charterers will no longer be regulated at the federal level. However, air carriers will be required to provide the licence or registration number and applicable expiry date for charterers where provincial laws require travel agents or wholesalers to be registered or licensed. The protection of the travelling public will continue to be maintained given that charterers holding such a licence or registration are required, under the respective provincial legislation, to comply with certain requirements respecting funds received from their clients, including the travelling public. In order to properly enforce the protection requirements at the air carrier level, carriers will normally have to apply for individual permits to operate each charter; however, the Regulations also include an option whereby air carriers operating charters originating in Canada do not have to apply for permits provided they satisfy certain conditions to ensure adequate advance payment protection for a specified period and obtain the necessary authorization from the Agency. There is no requirement that charterers prepay for entity charters and, accordingly, there are no advance payment protection requirements.

d'exploiter un service aérien sous un nom autre que celui qui est indiqué sur sa licence. De plus, si le licencié exploite un service sous une appellation commerciale, celle-ci doit figurer sur la licence.

Partie III (Vols affrétés internationaux)

1. Vols affrétés provenant du Canada

Vols affrétés revendables pour le transport de passagers

a) Distinctions et autorisations

Le Règlement continuera de faire la distinction entre les vols affrétés internationaux et les services réguliers en exigeant que la capacité totale des aéronefs soit affrétée, que les transporteurs aériens vendent la capacité de leurs aéronefs à des affréteurs et non directement au grand public, et que le transport de retour soit assuré. Seules les exigences réglementaires essentielles et les distinctions entre les types de vols affrétés ont été maintenues. Les barrières à l'égard des types précis de vols affrétés ont été réduites. Celles qui ont été retenues l'ont été puisqu'on les jugeait efficaces. En outre, le type de vol affrété à but commun a été supprimé puisque la demande pour ce type de service est faible et que les autres types de vols affrétés peuvent y suffire. La procédure de demande d'autorisation que doivent suivre les transporteurs à l'égard des programmes de vols affrétés (permis-programme) a été simplifiée considérablement ou, dans certains cas, éliminée. L'Office peut prendre des mesures afin d'empêcher l'exploitation de vols affrétés internationaux pour le transport de passagers, ou l'assortir de conditions, s'il estime que l'exploitation en question ne remplit pas les conditions prescrites.

Comme le prévoit le règlement actuel, les transporteurs aériens qui utilisent des aéronefs ayant une MMHD (masse maximale homologuée au décollage) de 35 000 livres (15 900 kg) ou moins et qui exploitent des vols affrétés internationaux ne sont pas tenus d'obtenir un permis-programme ou une autorisation d'affrètement. En outre, ils ne sont pas assujettis à l'exigence de recevoir des paiements anticipés, mais ils doivent toutefois satisfaire aux autres exigences.

b) Acomptes et garantie des acomptes

Le Règlement garantira les fonds versés par les affréteurs à l'égard des vols exploités au moyen d'aéronefs ayant une MMHD supérieure à 35 000 livres (15 900 kg) en obligeant les affréteurs à payer les transporteurs aériens au moins sept jours avant le départ de chaque vol affrété revendable (international) en provenance du Canada, et en obligeant les transporteurs aériens à protéger ces versements au moyen de garanties financières en utilisant un formulaire fourni par l'Office, jusqu'après l'exécution du vol. Les acomptes versés aux affréteurs par les voyageurs ne seront plus réglementés au niveau fédéral. Cependant, les transporteurs aériens seront tenus de fournir le numéro de licence ou d'enregistrement de l'affréteur et la date d'expiration, émis conformément aux lois provinciales applicables obligeant les agences de voyages ou les grossistes de s'enregistrer ou de détenir une licence. La protection des voyageurs continuera d'exister parce que les affréteurs détenant une telle licence ou un tel numéro d'enregistrement sont requis en vertu des législations provinciales applicables de se conformer à certaines exigences concernant les fonds reçus de leurs clients, incluant les voyageurs. Afin d'assurer adéquatement que les transporteurs satisfont aux exigences relatives à la protection, ces derniers devront normalement déposer une demande de permis pour l'exploitation de chaque vol affrété. Cependant, le Règlement prévoit également une option selon laquelle les transporteurs aériens qui exploitent des vols affrétés en provenance du Canada ne sont pas obligés de demander des permis pourvu qu'ils remplissent certaines conditions

Entity Charters

The Regulations will still require that the entire capacity of the aircraft be chartered by only one charterer and will prohibit the said charterer from reselling this capacity to third parties. For instance, freight forwarders are not permitted to contract an entity charter for the transportation of consolidated goods. However, in exceptional circumstances air carriers could apply for relief from these provisions. Under the existing ATR, this prohibition does not apply to livestock and other specified animals. The proposed Regulations has expanded this list to include all live animals including, for example, lobsters, emus, ostriches, etc. Further, instead of a permit requirement in respect of entity charters on a third and fourth freedom basis, the air carrier must notify the Agency and receive an acknowledgement of receipt before operating the charter. There is, however, an approval process for entity charters which are not operated on a third or fourth freedom basis.

It is noted that this is a separate exercise from the policy review being undertaken by Transport Canada in regard to non-scheduled all cargo services. As a result of this policy review, the proposed Regulations may have to be amended accordingly.

Other

Provisions on charter tolls and tariffs have been consolidated and moved to Part V (Tariffs).

2. Foreign-Originating Charters (Non-U.S.)

Charters originating in a foreign country are generally operated in accordance with the rules and regulations of that foreign country; however, where the Agency determines that the operation of a charter is contrary to specific conditions, the Agency may take action, including precluding the performance of the charter. Air carriers operating charters using aircraft having an MCTOW of 35 000 pounds (15 900 kg) or more are still required to notify the Agency as prescribed and receive an acknowledgement of receipt prior to operating such a charter. The amendments to this section were based primarily on those amendments previously made to U.S. originating charters under Part IV (Transborder Charters) of the ATR.

Part IV

In order to maintain consistency within the various parts of the ATR, editorial changes to Part IV (Transborder Charters) have been made.

Charters Originating in the United States (Division V of Part IV)

The time frame for notification (i.e. 48 hours) has been dropped from the Regulations; however, an air carrier may not operate until it is in receipt of an acknowledgement of receipt.

Part V

A number of amendments were made to Part V to deal with concerns about dissemination of information to the public. In particular, to reflect current industry practice, a new provision has been added to require air carriers to advise the public that tariffs are subject to Government approval when sold in advance of the

permettant d'offrir une garantie adéquate des acomptes pour une période précise et qu'ils obtiennent l'autorisation nécessaire de l'Office. Les vols affrétés sans participation ne sont pas assujettis aux exigences selon lesquelles les affréteurs doivent verser des acomptes et, par conséquent, aucune exigence visant à assurer la protection des acomptes n'est requise.

Vols affrétés sans participation

Le Règlement exigera encore que la capacité totale d'un aéronef soit louée par un seul affréteur et interdira à cet affréteur de revendre cette capacité à des tierces parties. Par exemple, il n'est pas permis à des transitaires de contracter un vol affrété sans participation pour le transport de marchandises consolidées. Cependant, dans des circonstances exceptionnelles, des transporteurs aériens pourraient demander qu'on les dispense de ces exigences. En vertu du règlement actuel, cette restriction ne s'applique pas aux animaux d'élevage et à d'autres animaux spécifiques. Le règlement projeté contient une liste plus complète qui comprend tous les animaux vivants, y compris, par exemple, les homards, les émeus, les autruches, etc. De plus, au lieu d'obtenir un permis pour exploiter un vol affrété sans participation en troisième ou quatrième liberté, le transporteur doit aviser l'Office et recevoir un accusé de réception avant d'exploiter le vol en question. Il existe toutefois une procédure d'approbation à l'égard des vols affrétés sans participation qui ne sont pas exploités en troisième ou quatrième liberté.

Il est à noter qu'il s'agit ici d'un exercice indépendant de l'examen des politiques que mène Transports Canada à l'égard des services tout-cargo à la demande. Par suite de cet examen, il se peut que le règlement projeté soit révisé en conséquence.

Autres

Les dispositions relatives aux taxes de frètement et aux tarifs ont été regroupées et se trouvent dans la partie V (Tarifs).

2. Vols affrétés étrangers (pays autres que les États-Unis)

Les vols affrétés en provenance de l'étranger sont généralement exploités conformément aux règles et règlements du pays d'où ils proviennent. Cependant, lorsque l'Office détermine que l'exploitant d'un vol affrété ne remplit pas des conditions précises, il peut prendre des mesures, y compris empêcher l'exécution du vol en question. Les transporteurs aériens qui exploitent des vols affrétés au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de 35 000 livres (15 900 kg) ou plus sont toujours tenus d'aviser l'Office, tel que le prescrit le Règlement, et d'obtenir un accusé de réception avant d'exploiter de tels vols. Les modifications à cette section reposent essentiellement sur les modifications qui ont déjà été apportées au Règlement relativement aux vols affrétés provenant des États-Unis (partie IV — Vols affrétés transfrontaliers).

Partie IV

Afin d'assurer l'uniformité des diverses parties du Règlement, la partie IV (Vols affrétés transfrontaliers) a été remaniée.

Vols affrétés en provenance des États-Unis (partie IV, section V)

Le délai d'avis, soit 48 heures, a été supprimé du Règlement. Cependant, les transporteurs aériens ne peuvent exploiter un vol sans avoir obtenu un accusé de réception.

Partie V

Plusieurs modifications ont été apportées à la partie V afin de tenir compte des préoccupations relatives à la diffusion d'information au public. Plus particulièrement, une nouvelle disposition a été ajoutée selon laquelle les transporteurs aériens sont tenus d'aviser le public que les tarifs sont subordonnés à

effective date. A provision respecting inspection and filing of flight coupons has been added to ensure consistency between the various parts. For consumer protection in an era of electronic ticketing, a provision was added to allow passengers to obtain, on request, certain information regarding their journey. Finally, to improve the administration of electronic tariffs by the Agency, air carriers will be required to file a Direction prior to filing a tariff electronically. This Direction will require the agent publishing electronic tariffs on behalf of the air carrier to remove from the tariff all material disallowed, suspended or rejected by the Agency within three business days of being notified.

International Charter Tariffs

Under the proposed Regulations, carriers will no longer be required to file with the Agency charter tariffs containing charter rates; however, air carriers will still have to file a tariff containing general terms and conditions applicable to the charter of aircraft and acceptance of traffic. Carriers will be required to publish and have available at their place of business charter tariffs that are in effect. A provision is made to allow for certain charter rates to be kept confidential; however, the terms and conditions of all tariffs, including those contained in confidential contracts, will be subject to Agency regulation. Although charter rates will not be filed, the Agency, in accordance with the existing international charter policy, will disallow the rate where it determines that a foreign air carrier is charging a rate lower than the lowest rate charged by a Canadian air carrier in similar markets (floor price rule). It should be noted that the Agency does not regulate charter retail price levels.

Alternatives

- (1) Retain the current regime as is or with minor modifications.

The status quo was rejected. The existing Regulations are repetitive and place an excessive burden on carriers.

- (2) Retain only those regulations that are essential.

Restrictions related to passenger participation in charters, such as advance booking and minimum stays, have been modified to better reflect the realities of the international charter market and recognize the trend towards liberalized scheduled service markets reflected in new bilateral agreements. In such a liberalized environment, the proposed Regulations offer some flexibility as far as the charter fences are concerned.

The protection of advance payments is considered to be important to charterers and ultimately consumers and the stability of the charter industry. Charter carriers are much more free to enter and exit the market as compared to scheduled airlines. Without regulation of advance payments made to charter carriers, in the event of a failure of an air carrier, already strained provincial compensation funds or passengers themselves may have to pay to return home or absorb the cost of not being able to take planned trips. Failures are often large, with many passengers affected. Private insurance is often not adequate, and may not be available.

l'approbation du Gouvernement lorsque les billets sont vendus avant la date de prise d'effet des tarifs. Cette mesure reflète les pratiques actuelles de l'industrie. Une disposition concernant la vérification et le dépôt des coupons de vol a été ajoutée afin d'uniformiser les diverses parties du Règlement. Aux fins de protection des consommateurs à l'ère des billetteries automatisées, une disposition a été ajoutée afin de permettre aux passagers d'obtenir, sur demande, certains renseignements sur leurs déplacements. Finalement, afin d'améliorer l'administration par l'Office des tarifs déposés par voie électronique, les transporteurs aériens devront déposer une directive avant de transmettre un tel tarif. Cette directive exigera que le représentant qui publie les tarifs électroniques au nom d'un transporteur aérien élimine tous les renseignements que renferme un tarif que l'Office rejette, refuse ou suspend, dans les trois jours ouvrables suivant la réception d'un avis en ce sens.

Tarifs — Vols affrétés internationaux

En vertu du règlement proposé, les transporteurs ne sont plus tenus de déposer auprès de l'Office des tarifs d'affrètement qui contiennent les prix d'affrètement. Cependant, ils devront quand même déposer un tarif renfermant les modalités générales applicables à l'affrètement d'aéronefs et à l'acceptation du trafic. Les transporteurs devront publier leurs tarifs d'affrètement en vigueur et les garder à leurs bureaux. Selon une des dispositions, certains tarifs d'affrètement pourront demeurer confidentiels. Cependant, les conditions de tous les tarifs, y compris celles que renferment les contrats confidentiels, seront assujetties à la réglementation de l'Office. Bien que les tarifs d'affrètement ne seront pas déposés, l'Office les rejettera, conformément à la politique existante à l'égard des vols affrétés internationaux, s'il conclut qu'un transporteur étranger pratique un prix inférieur au prix minimal qu'exige un transporteur canadien dans des marchés semblables (règle du prix minimal). Il importe de souligner que l'Office ne réglemente pas le niveau des prix d'affrètement aux consommateurs.

Solutions envisagées

- (1) Maintenir le statu quo ou modifier légèrement le régime actuel.

La possibilité du statu quo a été rejetée. Le règlement actuel est répétitif et excessivement lourd pour les transporteurs.

- (2) Maintenir seulement la réglementation essentielle.

Les restrictions pour ce qui est de la participation des passagers aux services d'affrètement, telles que les réservations anticipées et les séjours minimaux, ont été modifiées afin de mieux tenir compte des nouvelles réalités du marché international d'affrètement et de reconnaître la tendance libérale dans les marchés de services réguliers dont font état les nouveaux accords bilatéraux. Dans un tel contexte libéralisé, le règlement projeté permet une certaine souplesse en ce qui concerne les barrières relatives aux vols affrétés.

La protection des acomptes est jugée importante, tant par les affréteurs que les voyageurs, en bout de ligne, et pour la stabilité de l'industrie de l'affrètement. Les transporteurs à la demande sont plus libres d'accéder au marché et de le quitter comparativement aux lignes aériennes régulières. Si les acomptes versés aux transporteurs à la demande ne sont pas réglementés et qu'il y a non-exécution de la part du transporteur, les fonds d'indemnisation déjà grevés des gouvernements provinciaux le seront davantage, ou les passagers eux-mêmes pourraient devoir absorber les coûts du vol de retour ou ceux engendrés par l'impossibilité d'effectuer des voyages planifiés. Les cas d'échecs commerciaux sont souvent importants, et de nombreux passagers sont touchés.

Existing Regulations provide for the regulation of advance payments received by both carriers and tour operators/charterers. Provincial governments have authority to regulate charterers and tour operators and it is preferable that regulation at the charterer or tour operator level be confined to one level of government to avoid duplication. Moreover, the proposed amendments provide an option for carriers to obtain authorizations for up to a year instead of individual permits, which may have the advantage of reduced administrative costs.

Recognizing Canada's international charter policy, the proposed Regulations are those that are considered necessary to retain a distinction between scheduled and charter carriers and to protect Canadian interests abroad.

Benefits and Costs

The proposed amendments to the ATR should reduce the administrative costs to carriers while providing sufficient regulation to ensure that government policy objectives are met and the protection of consumers and the integrity of the regulatory framework.

The regulatory burden on carriers operating international charters should be substantially reduced. The time and costs associated with satisfying existing regulatory requirements should decrease accordingly. As a result, carriers will be in a better position to offer attractive charter products to the international charter market more economically and effectively. Carriers have the option to apply for an authorization and, once obtained, no longer are required to apply for individual permits.

The elimination or reduction of most charter regulatory requirements, with the exception of advance payment protection requirements and charter fences such as advance booking requirements and minimum stays, should facilitate a more efficient process for charter carriers and the air service options available to users of charter air services while maintaining the essential differences between scheduled and charter services.

There are costs to charter carriers for protecting advance payments, including costs associated with providing collateral and administrative fees. These expenses will impact marginally on the profitability of charter carriers vis-à-vis scheduled carriers. Nonetheless, this cost, on a per passenger basis, is negligible and the administrative requirements under the new Regulations have been considerably reduced. Requiring the protection of advance payments by charterers to carriers and the review by the Agency of the protection arrangements will help to ensure that charterers and the passengers they do business with are adequately reimbursed for unperformed flights. Such protection also complements provincial arrangements, such as the specific plans in British Columbia, Ontario and Quebec. On balance, the benefits of retaining regulated protection at the air carrier level are considered to exceed the costs and to be a small price to pay for consumer protection.

The elimination of tariff filing requirements for international charters should reduce the administrative burden on carriers. The general terms and conditions of tariffs will continue to be regulated.

L'assurance privée n'est souvent pas adéquate et peut même être impossible à obtenir.

Le règlement actuel régit les acomptes que reçoivent à la fois les transporteurs et les affréteurs/voyagistes. Les gouvernements provinciaux sont habilités à réglementer les affréteurs et les voyagistes et il est préférable qu'une telle réglementation se fasse à un seul palier gouvernemental afin d'éviter la redondance. De plus, les modifications proposées offrent une option aux transporteurs leur permettant d'obtenir des autorisations valides pour une période allant jusqu'à un an au lieu d'obtenir des permis séparés, ce qui pourrait se traduire par une réduction des coûts administratifs.

Tout en tenant compte de la politique d'affrètement international du Canada, le règlement projeté est considéré nécessaire afin de faire une distinction entre les transporteurs qui offrent des services réguliers et ceux qui offrent des services à la demande et afin de protéger les intérêts des Canadiens à l'étranger.

Avantages et coûts

Les modifications proposées au Règlement devraient réduire les coûts administratifs des transporteurs tout en fournissant une réglementation suffisante pour garantir l'atteinte des objectifs de politique gouvernementale ainsi que la protection des consommateurs et l'intégrité du cadre réglementaire.

Le fardeau réglementaire imposé aux exploitants de services affrétés internationaux devrait être sensiblement réduit. Le temps et les coûts que supposent actuellement les exigences réglementaires devraient diminuer en conséquence. Les transporteurs seront ainsi plus en mesure d'offrir de façon plus économique et efficace des services intéressants sur le marché des vols affrétés internationaux. Les transporteurs peuvent faire une demande d'autorisation et, lorsqu'ils l'obtiennent, n'ont plus à déposer des demandes de permis individuelles.

La suppression ou la réduction de la plupart des exigences réglementaires relatives aux vols affrétés, à l'exception de celles visant la garantie des acomptes et les barrières aux vols affrétés (réservations anticipées et séjours minimaux), devrait permettre d'améliorer l'efficacité du processus pour les transporteurs à la demande et accroître les options de services d'affrètement offerts aux utilisateurs, tout en maintenant les différences essentielles entre les services réguliers et les services affrétés.

La garantie des acomptes comporte des frais pour les transporteurs à la demande, y compris des coûts associés à l'obligation de fournir des garanties, et des coûts administratifs. Tous ces facteurs ont une légère incidence sur la rentabilité des transporteurs à la demande par rapport aux transporteurs réguliers. Néanmoins, cette incidence est négligeable par rapport au nombre de passagers transportés, et les exigences administratives du nouveau règlement ont été considérablement allégées. En obligeant que les acomptes versés aux transporteurs par les affréteurs soient garantis, et en permettant à l'Office de réviser ces garanties, il sera possible d'assurer que les affréteurs et les passagers qui font affaire avec eux sont remboursés de façon adéquate dans les cas où les vols ne sont pas exécutés. Cette protection sert également de complément aux arrangements provinciaux, notamment aux régimes de la Colombie-Britannique, d'Ontario et du Québec. Tout compte fait, il est avantageux au point de vue économique de continuer de réglementer la garantie des acomptes au niveau du transporteur aérien, ce qui représente un coût minime pour la protection des consommateurs.

En n'ayant plus à déposer des tarifs à l'égard des vols affrétés internationaux, les transporteurs verront s'alléger leur fardeau administratif. Les modalités générales tarifaires continueront d'être réglementées.

Other Impact

The environmental implications of this initiative have been considered and determined to be nil.

Consultation

Early notice was given in the Federal Regulatory Plan.

Prior to prepublication of the proposed Regulations, the Agency sought comments from over 2 000 parties thought most likely to be affected by the new Regulations, including Canadian air carriers authorized to operate international charter services, charterers, tour operator and travel agent associations, shipping associations, provincial transportation and consumer departments, provincial registrars (British Columbia, Ontario and Quebec) and several federal departments. Approximately 30 written submissions were received. Further, the amendments to Part III (International Charters) are based primarily on Part IV (Transborder) which was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, twice. The Agency reviewed the comments and, where possible, amended the Regulations.

Compliance and Enforcement

The Agency is conscious of the importance of effective enforcement and will ensure that the proposed Regulations are complied with. With respect to advance payment protection, carriers will have to demonstrate to the Agency that they have sufficient protection for Canadian originating passenger charter flights to foreign countries. Where the Agency determines that funds are not fully protected, it can deny or cancel a charter permit or authorization. Enforcement provisions will also include the ability of the Agency to inspect records, including financial records, and to require, where the Regulations are not respected, that carriers comply with more onerous regulatory provisions.

Contact

Rosemary Baldwin, Senior Advisor, Agreements, Tariffs and Enforcement Directorate, Air and Accessible Transportation Branch, Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9, (819) 953-9795.

Autres répercussions

Les répercussions environnementales de cette initiative ont été évaluées et jugées nulles.

Consultations

Un préavis a été donné dans les Projets de réglementation fédérale.

Avant la publication préalable du règlement proposé, l'Office a consulté plus de 2 000 parties qui seraient les plus touchées par le nouveau règlement, y compris les transporteurs aériens canadiens autorisés à exploiter des services affrétés internationaux, des affréteurs, des associations de voyageurs et d'agents de voyage, des associations d'expéditeurs, des ministères provinciaux responsables des transports et de la consommation, des régistres provinciaux (Colombie-Britannique, Ontario et Québec), et divers ministères fédéraux. Une trentaine d'exposés écrits ont été reçus. De plus, les modifications à la partie III (Vols affrétés internationaux) sont fondées surtout sur la partie IV (Vols affrétés transfrontaliers) qui a été publiée au préalable dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* à deux reprises. L'Office a examiné les commentaires et, dans la mesure du possible, a modifié le Règlement.

Respect et exécution

Conscient de l'importance d'un contrôle d'application efficace, l'Office veillera à l'observation des nouvelles dispositions réglementaires. En ce qui concerne la garantie des acomptes, les transporteurs devront démontrer à l'Office qu'ils possèdent une protection suffisante pour leurs vols affrétés destinés au transport des passagers en provenance du Canada et à destination des pays étrangers. Si l'Office détermine que les fonds ne sont pas suffisamment garantis, il peut refuser ou annuler un permis ou une autorisation d'affrètement. L'Office sera également habilité à examiner les dossiers des transporteurs, y compris leurs registres financiers. En cas d'inobservation, il pourra obliger les transporteurs à se conformer à des dispositions réglementaires plus lourdes.

Personne-ressource

Rosemary Baldwin, Conseillère principale, Direction des accords, des tarifs et du contrôle de l'application, Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9, (819) 953-9795.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Canadian Transportation Agency, pursuant to subsections 36(1) and 86(1) of the *Canada Transportation Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Air Transportation Regulations*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Rosemary E. Baldwin, Senior Advisor, International Agreements, Tariffs and Enforcement Directorate, Air and Accessible Transportation Branch, Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9, (819) 953-9795 (Telephone),

^a S.C., 1996, c. 10

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que l'Office des transports du Canada, en vertu des paragraphes 36(1) et 86(1) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les transports aériens*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Partie I* de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Rosemary E. Baldwin, Conseiller principal, Direction des accords, tarifs et contrôle de l'application, Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9, (819) 953-9795

^a L.C. (1996), ch. 10

(819) 953-5562 (Facsimile). The annexed *Regulations Amending the Air Transportation Regulations* may also be viewed on the Canadian Transportation Agency's Web site at <http://www.cta-otc.gc.ca>.

MARIE-PAULE SCOTT, Q.C.
Secretary

(téléphone), (819) 953-5562 (télécopieur). On peut aussi consulter le *Règlement modifiant le Règlement sur les transports aériens*, ci-après au site Web à <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Le secrétaire
MARIE-PAULE SCOTT, c.r.

REGULATIONS AMENDING THE AIR TRANSPORTATION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “common purpose charter” or “CPC”, “CPC educational program”, “CPC event” and “transportation” in section 2 of the *Air Transportation Regulations*¹ are repealed.

(2) The definitions “ABC/ITC”², “advance booking charter” or “ABC”², “entity charter”², “inclusive tour” or “tour” and “inclusive tour charter” or “ITC” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“ABC/ITC” means a resaleable charter on which both advance booking charter passengers and inclusive tour charter passengers are carried; (*VARA/VAFO*)

“advance booking charter” or “ABC” means a round-trip resaleable charter that provides air transportation for which the charterer or charterers resell the passenger seats not later than a specified number of days before the date of departure of the outgoing portion of the charter; (*vol affrété avec réservations anticipées ou VARA*)

“entity charter” means a one-way or round-trip charter that originates in Canada and that is operated according to the conditions of a charter contract to carry passengers and goods, under which the entire capacity of the aircraft is chartered; (*vol affrété sans participation ou VASP*)

“inclusive tour” means a round-trip or circle trip performed in whole or in part by aircraft; (*voyage à forfait*)

“inclusive tour charter” or “ITC” means a resaleable charter for which the charterer or charterers resell the passenger seats at an inclusive tour price per seat; (*vol affrété pour voyage à forfait ou VAFO*)

(3) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“charterer” means a person who has entered into a contract in respect of a resaleable charter; (*affréteur*)

“foreign-entity charter” means a one-way or round-trip charter that originates in a foreign country other than the United States and that is operated according to the conditions of a charter contract to carry passengers and goods, under which the entire capacity of the aircraft is chartered; (*vol affrété étranger sans participation ou VAESP*)

“foreign-origin charterer” means a person who has entered into an arrangement with an air carrier to provide charter air transportation originating in a foreign country other than the United States; (*affréteur à l'étranger*)

“foreign-originating charter” means a round-trip charter that originates in a foreign country other than the United States and that is operated according to the conditions of a charter contract to carry passengers, under which the entire capacity of the aircraft is chartered; (*vol affrété étranger ou VAE*)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « événement VABC », « programme éducatif VABC », « transport » et « vol affrété à but commun » ou « VABC », à l'article 2 du *Règlement sur les transports aériens*¹, sont abrogées.

(2) Les définitions de « VARA/VAFO »², « vol affrété avec réservation anticipée » ou « VARA »², « vol affrété pour voyage à forfait » ou « VAFO »², « vol affrété sans participation »² et « voyage à forfait », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« VARA/VAFO » Vol affrété revendable qui transporte à la fois des passagers d'un vol affrété avec réservations anticipées et des passagers d'un vol affrété pour voyage à forfait. (*ABC/ITC*)

« vol affrété avec réservations anticipées » ou « VARA » Vol affrété revendable aller-retour pour lequel l'affréteur ou les affréteurs revendent les sièges passagers dans un délai déterminé avant la date de départ de l'aller du vol. (*advance booking charter or ABC*)

« vol affrété pour voyage à forfait » ou « VAFO » Vol affrété revendable pour lequel l'affréteur ou les affréteurs revendent les sièges passagers à un prix de voyage à forfait par place. (*inclusive tour charter or ITC*)

« vol affrété sans participation » ou « VASP » Vol affrété aller ou aller-retour en provenance du Canada effectué aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers et de marchandises selon lequel la capacité entière de l'aéronef est retenue. (*entity charter*)

« voyage à forfait » Voyage aller-retour ou voyage circulaire effectué en totalité ou en partie par aéronef. (*inclusive tour*)

(3) L'article 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« affréteur » Personne qui a conclu un contrat d'affrètement visant un VAR conformément à la partie III. (*charterer*)

« affréteur à l'étranger » Personne qui a conclu une entente avec un transporteur aérien pour fournir du transport par vol affrété depuis un point situé dans un pays étranger autre que les États-Unis. (*foreign-origin charterer*)

« aller-retour » Voyage pour lequel le transport est fourni à partir de la ville qui constitue le point de départ et jusqu'à cette ville au retour. (*round-trip*)

« vol affrété étranger » ou « VAE » Vol affrété aller-retour en provenance d'un pays étranger autre que les États-Unis, effectué aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers selon lequel la capacité entière de l'aéronef est retenue. (*foreign-originating charter*)

« vol affrété étranger sans participation » ou « VAESP » Vol affrété aller ou aller-retour en provenance d'un pays étranger autre que les États-Unis, effectué aux termes d'un contrat

¹ SOR/88-58

² SOR/96-335

¹ DORS/88-58

² DORS/96-335

“international charter” means a resaleable charter, an entity charter and a foreign-originating charter; (*vol affrété international*)

“resaleable charter” means a charter that originates in Canada where the entire passenger seating capacity of the aircraft is contracted for resale by the charterer or charterers; (*vol affrété revendable ou VAR*)

“round-trip” means a trip whereby transportation is provided from and to the city where travel begins; (*aller-retour*)

2. Section 8.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Where the applicant has met the requirements of subsection (2) and the applied-for licence has been issued or reinstated, the applicant shall not redeem the capital stock referred to in subparagraphs (a)(vi) and (b)(i) or withdraw the proprietor’s or partners’ capital referred to in subparagraphs (a)(vii) and (b)(i) for a period of at least one year beginning on the date of issuance or reinstatement of the licence.

3. The Regulations are amended by adding the following after the title to Part II:

Domestic and International Licensing

9. No licensee shall operate an air service or be represented as operating an air service under a name other than that specified in the licence.

9.1 No licensee shall operate an air service under a trade name unless the trade name is specified in the licence.

4. Paragraph 20(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) the licensee shall not charter an aircraft to a person who obtains payment for traffic carried at a toll per unit, unless the licensee is providing a service pursuant to Part III, other than Subdivision f thereof, or Part IV, other than Division III thereof; and

5. Part III² of the Regulations is replaced by the following:

PART III

INTERNATIONAL CHARTERS (NON-U.S.)

Minimum Price Per Seat

21. Wherever the expression “minimum price per seat” is used in this Part, that price shall be obtained by multiplying the great-circle distance computed for the charter air transportation of each passenger by the applicable per seat-mile rate published in the air carrier’s tariff in effect on the date that the charter contract is signed and applicable for the time of travel.

Prohibition

22. No person shall operate an international charter unless

(a) the person holds a licence to operate a non-scheduled international service that is valid for charters between Canada and the applicable foreign country;

(b) where required pursuant to these Regulations, the person holds the applicable permit; and

d’affrètement pour le transport de passagers et de marchandises selon lequel la capacité entière de l’aéronef est retenue. (*foreign-entity charter*)

« vol affrété international » Vol affrété revendable, vol affrété sans participation ou vol affrété étranger. (*international charter*)

« vol affrété revendable » ou « VAR » Vol affrété en provenance du Canada à l’égard duquel l’affréteur ou les affréteurs s’engagent par contrat à retenir, pour revente, tous les sièges passagers de l’aéronef. (*resaleable charter*)

2. L’article 8.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Si les conditions prévues au paragraphe (2) sont remplies et que la licence demandée a été délivrée ou rétablie, le demandeur ne peut racheter les actions visées aux sous-alinéas (2)a)(vi) et b)(i) ni retirer le capital investi par le propriétaire ou les associés, visé aux sous-alinéas (2)a)(vii) et b)(i), pendant une période minimale d’un an après la date de délivrance ou de rétablissement de la licence.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après le titre de la partie II, de ce qui suit :

Licences intérieures et internationales

9. Il est interdit au licencié d’exploiter un service aérien ou de se présenter comme exploitant un service aérien en utilisant un nom autre que celui mentionné sur sa licence.

9.1 Il est interdit au licencié d’exploiter un service aérien sous un nom commercial à moins que ce nom ne soit mentionné sur sa licence.

4. L’alinéa 20a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le licencié ne frète pas d’aéronef aux personnes qui se font rémunérer pour le transport selon une taxe unitaire, à moins qu’il ne fournisse un service aux termes de la partie III, sauf la sous-section f, ou aux termes de la partie IV, sauf la section III;

5. La partie III² du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE III

VOLS AFFRÉTÉS INTERNATIONAUX (PAYS ÉTRANGERS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS)

Prix minimal par place

21. Dans la présente partie, « prix minimal par place » s’entend du résultat qu’on obtient en multipliant la distance orthodromique du vol affrété de chaque passager par le taux applicable par siège-mile figurant dans le tarif du transporteur aérien qui est en vigueur à la date de signature du contrat d’affrètement et applicable à la date du voyage.

Interdiction

22. Il est interdit à toute personne d’effectuer un vol affrété international, à moins de remplir les conditions suivantes :

a) elle détient une licence l’autorisant à exploiter un service international à la demande qui est valable pour les vols affrétés entre le Canada et le pays étranger en cause;

² SOR/96-335

² DORS/96-335

(c) the operation of the charter is otherwise in accordance with the provisions of paragraphs 23(a) to (c).

Permits

23. The issuance or deemed issuance of any permit referred to in section 24 in respect of an international charter is subject to the following conditions, namely, that the operation of the charter

- (a) be in accordance with
 - (i) the Act and these Regulations,
 - (ii) any terms and conditions of the licence pursuant to which the charter is operated,
 - (iii) where applicable, any terms and conditions of the permit, and
 - (iv) where applicable, the terms and conditions of a charter contract that are set out in these Regulations;
- (b) be consistent with Canada's national and international transportation policies and Canada's other policies that affect, directly or indirectly, air transportation, as set out in applicable legislation or in other documents of the Government of Canada;
- (c) be in accordance with any applicable international agreement, convention or arrangement respecting civil aviation to which Canada is a party; and
- (d) on balance, best serve the needs of travellers, shippers and air carriers.

Categories of Permits

24. The following are the categories of permits pursuant to which an international charter may be operated in accordance with these Regulations:

- (a) a program permit issued pursuant to section 41;
- (b) a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 43;
- (c) a charter authorization issued pursuant to section 44;
- (d) an acknowledgement of receipt that is referred to in paragraph 60(b);
- (e) a permission that is deemed to have been issued pursuant to section 62;
- (f) an approval granted pursuant to subsection 64(3);
- (g) an acknowledgement of receipt given pursuant to paragraph 66(e); and
- (h) an approval granted pursuant to subsection 69(2).

Powers of the Agency

25. (1) Where the Agency determines that the operation of an international charter is contrary to any of the conditions referred to in section 23, the Agency may

- (a) deny an application for, or cancel, a permit, in whole or in part, referred to in section 24;
- (b) before issuing or cancelling a permit, require an air carrier to take measures to ensure that the operation of the charter will comply with the conditions; or
- (c) require an air carrier to comply with any requirements that the Agency imposes to ensure compliance with these Regulations.

(2) Where the Agency determines that it is necessary in order for the operation of a resaleable charter to meet the conditions set out in section 23, the Agency shall require, by notice in writing,

b) si le présent règlement l'exige, elle détient le permis applicable;

c) l'exécution du vol affrété est par ailleurs conforme aux alinéas 23a) à c).

Permis

23. La délivrance — effective ou présumée — d'un permis visé à l'article 24 pour l'exécution d'un vol affrété international est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) l'exécution du vol est conforme :
 - (i) à la Loi et au présent règlement,
 - (ii) aux modalités de la licence en vertu de laquelle le vol est effectué,
 - (iii) le cas échéant, aux conditions du permis,
 - (iv) le cas échéant, aux modalités du contrat d'affrètement qui sont prévues par le présent règlement;
- b) elle est conforme aux politiques canadiennes en matière de transport national et international, ainsi qu'aux autres politiques canadiennes ayant une incidence directe ou indirecte sur le transport aérien, énoncées dans les textes législatifs ou autres documents du gouvernement du Canada;
- c) elle est conforme aux ententes, conventions ou accords internationaux en matière d'aviation civile auxquels le Canada est partie;
- d) tout compte fait, elle répond le mieux possible aux besoins des voyageurs, des expéditeurs et des transporteurs aériens.

Catégories de permis

24. Les catégories de permis autorisant l'exécution d'un vol affrété international, conformément au présent règlement, sont les suivantes :

- a) le permis-programme délivré en vertu de l'article 41;
- b) le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré en vertu de l'article 43;
- c) l'autorisation d'affrètement accordée en vertu de l'article 44;
- d) l'accusé de réception visé à l'alinéa 60b);
- e) la permission réputée accordée aux termes de l'article 62;
- f) l'autorisation accordée en vertu du paragraphe 64(3);
- g) l'accusé de réception visé à l'alinéa 66e);
- h) l'autorisation accordée en vertu du paragraphe 69(2).

Pouvoirs de l'Office

25. (1) Lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un vol affrété international ne satisfait pas aux conditions énoncées à l'article 23, il peut :

- a) refuser la demande d'un permis visé à l'article 24 ou révoquer un tel permis ou toute partie de celui-ci;
- b) avant de délivrer ou de révoquer le permis, obliger le transporteur aérien à prendre des mesures pour assurer le respect de ces conditions;
- c) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect du présent règlement.

(2) Si l'Office le juge nécessaire pour que l'exécution d'un vol affrété revendable satisfasse aux conditions énoncées à l'article 23, il exige, par un avis écrit, que le transporteur aérien qui

an air carrier operating a resaleable charter pursuant to a charter authorization to obtain a program permit in accordance with sections 33 and 39 to 41 prior to the operation of the resaleable charter, in which case the charter authorization is automatically cancelled.

(3) Where the Agency determines that it is necessary in order for the operation of an international charter to meet the conditions set out in section 23, the Agency shall require, by notice in writing, an air carrier to obtain the approval of the Agency prior to the operation of any entity charter or prior to the subcontracting of any international charter, where the provisions of this Part do not otherwise require the air carrier to obtain prior approval.

(4) When determining whether the operation of an international charter may contravene paragraph 23(b), (c) or (d), the Agency shall take into consideration international reciprocity in matters of air transportation.

26. An air carrier shall, on the request of the Agency, submit forthwith any evidence that the Agency requires to verify that the requirements of this Part have been complied with.

DIVISION I

CHARTERS ORIGINATING IN CANADA

Subdivision a

Resaleable Charters or Entity Charters

Direct Sales to the Public

27. No air carrier shall, in respect of a resaleable charter or entity charter, sell any seat or any part of the space dedicated to passengers or goods on the charter directly to the public or otherwise act as a charterer.

Air Carrier's Own Traffic

28. An air carrier may, on a non-revenue basis, utilize unused space for the transport of the air carrier's own goods and personnel and the goods and personnel of another air carrier on a resaleable charter or an entity charter if the air carrier has the prior concurrence of the charterer.

Records

29. (1) An air carrier shall, immediately on the request of the Agency, permit the Agency to inspect the air carrier's records respecting the operation of resaleable charters or entity charters, including records respecting any advance payments received by the air carrier in respect of resaleable charters.

(2) An air carrier shall retain the flight coupons surrendered by passengers or information equivalent to that found in flight coupons but in another format, and shall maintain evidence that the air carrier has complied with the requirements of this Division, for a period of one year after the date of departure of a resaleable charter or entity charter.

offre un tel vol en vertu d'une autorisation d'affrètement obtenue un permis-programme conformément aux articles 33 et 39 à 41 avant l'exécution du vol, auquel cas l'autorisation d'affrètement est automatiquement révoquée.

(3) Si l'Office le juge nécessaire pour que l'exécution d'un vol affrété international satisfasse aux conditions énoncées à l'article 23, il exige, par un avis écrit, que le transporteur aérien obtienne son autorisation avant d'effectuer un vol affrété sans participation ou de donner en sous-traitance un vol affrété international, dans les cas où la présente partie n'oblige pas le transporteur à obtenir l'autorisation préalable de l'Office.

(4) L'Office tient compte de la réciprocité internationale en matière de transport aérien lorsqu'il détermine si l'exécution d'un vol affrété international risque de contrevenir aux alinéas 23b), c) ou d).

26. Le transporteur aérien doit, à la demande de l'Office, lui fournir sans délai toute preuve dont il a besoin pour s'assurer que les exigences de la présente partie ont été respectées.

SECTION I

VOLS AFFRÉTÉS EN PROVENANCE DU CANADA

Sous-section a

Vols affrétés revendables (VAR) et vols affrétés sans participation (VASP)

Vente directe au public

27. Il est interdit au transporteur aérien de vendre directement au public des sièges ou toute partie de l'espace réservé aux passagers ou aux marchandises sur un VAR ou un VASP, ou d'agir de quelque autre façon en qualité d'affréteur à l'égard d'un tel vol.

Trafic du transporteur aérien

28. Le transporteur aérien peut utiliser, à titre non commercial, l'espace inoccupé pour transporter sur un VAR ou un VASP ses propres marchandises et son personnel ainsi que les marchandises et le personnel d'un autre transporteur aérien, s'il a obtenu au préalable le consentement de l'affréteur.

Registres

29. (1) Le transporteur aérien doit, à la demande de l'Office, lui permettre sans délai d'examiner ses registres concernant l'exécution des VAR ou des VASP, y compris les registres concernant les paiements anticipés qu'il a reçus pour les VAR.

(2) Le transporteur aérien doit conserver les coupons de vol remis par les passagers, ou tout document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents, ainsi que la preuve qu'il s'est conformé aux exigences de la présente section, pendant la période d'un an suivant la date de départ d'un VAR ou d'un VASP.

Subdivision b

Resaleable Charters

Carriage of Goods on Passenger Charters

30. (1) Where a part of the bellyhold of an aircraft is not required for use pursuant to a contract for a resaleable charter, an air carrier may charter that part of the bellyhold for the carriage of goods if the goods are carried

- (a) in that part of the bellyhold of the aircraft;
- (b) pursuant to another charter contract that is in respect of only that part of the bellyhold of the aircraft; and
- (c) between the points served for the purpose of enplaning or deplaning passengers.

(2) Notwithstanding paragraph 20(a) and section 27, an air carrier may charter a part of the bellyhold of an aircraft used for a resaleable charter to a person who obtains payment for goods carried on it at a toll per unit, if that part is not required for use pursuant to the charter contract.

Non-Transferable Ticket

31. (1) An air carrier shall include in every contract in respect of a resaleable charter the condition that, on payment of the applicable price per seat, each passenger be issued a valid non-transferable ticket or information equivalent to that found in tickets but in another format that shows clearly

- (a) the name of the passenger;
- (b) the name of the charterer;
- (c) the name, including trade name, or flight designator code of the air carrier performing the charter flight;
- (d) the points of emplanement and deplanement of the passenger for both the outbound and return portions of the charter flight;
- (e) the dates of departure and return of the passenger or a notation that no reservation was made for a portion of the charter flight; and
- (f) the date on which the passenger's reservation was confirmed or the booking number.

(2) No air carrier shall transport a passenger on a resaleable charter unless

- (a) that passenger has been issued a non-transferable ticket or information equivalent to that found in tickets but in another format in accordance with subsection (1); and
- (b) where the ticket is issued prior to the issuance of a permit, it includes a statement that the resaleable charter is subject to the approval of the Agency.

Aircraft Capacity

32. (1) No air carrier shall operate a resaleable charter unless

- (a) the entire passenger seating capacity of the aircraft is chartered by one or more charterers or a combination of charterers and foreign-origin charterers for resale;
- (b) where the passenger seating capacity of the aircraft is at least 20 passenger seats, each charterer and each foreign-origin charterer contracting for passenger seats contracts for at least 20 passenger seats for resale; and
- (c) where the passenger seating capacity of the aircraft is less than 20 passenger seats, one charterer charts the entire passenger seating capacity of the aircraft for resale.

Sous-section b

Vols affrétés revendables (VAR)

Transport de marchandises à bord de vols affrétés de passagers

30. (1) Lorsqu'une partie de la soute d'un aéronef n'est pas requise aux termes du contrat d'affrètement d'un VAR, le transporteur aérien peut fréter cette partie inutilisée pour le transport de marchandises si celles-ci sont transportées :

- a) dans cette partie de la soute;
- b) aux termes d'un autre contrat d'affrètement qui ne vise que cette partie de la soute;
- c) entre les points d'embarquement et de débarquement des passagers.

(2) Malgré l'alinéa 20a) et l'article 27, le transporteur aérien peut fréter une partie de la soute d'un aéronef affecté à un VAR à une personne qui se fait rémunérer selon une taxe unitaire pour transporter des marchandises à bord de l'aéronef, si cette partie de la soute n'est pas requise pour l'exécution du contrat d'affrètement du VAR.

Billet incessible

31. (1) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAR la condition selon laquelle chaque passager doit recevoir, sur paiement du prix par place applicable, un billet valide et incessible — ou un document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents — qui indique clairement :

- a) le nom du passager;
- b) le nom de l'affréteur;
- c) le nom, y compris le nom commercial, ou l'indicatif de vol du transporteur aérien qui effectue le vol affrété;
- d) les points d'embarquement et de débarquement du passager à l'aller et au retour du vol affrété;
- e) les dates de départ et de retour du passager, ou une mention indiquant qu'aucune réservation n'a été faite pour une partie du vol affrété;
- f) la date à laquelle la réservation du passager a été confirmée ou le numéro de dossier.

(2) Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager sur un VAR, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) un billet incessible ou un document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents a été remis au passager conformément au paragraphe (1);
- b) ce billet porte, s'il a été remis avant la délivrance d'un permis, une mention indiquant que le VAR est assujéti à l'approbation de l'Office.

Capacité de l'aéronef

32. (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAR, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) tous les sièges passagers de l'aéronef ont été retenus par un ou plusieurs affréteurs ou par des affréteurs et des affréteurs à l'étranger aux fins de revente;
- b) si l'aéronef compte au moins 20 sièges passagers, chaque affréteur et chaque affréteur à l'étranger ont retenu au moins 20 sièges passagers aux fins de revente;
- c) si l'aéronef compte moins de 20 sièges passagers, un seul affréteur a retenu tous les sièges passagers aux fins de revente.

(2) Where there is an arrangement between an air carrier and a foreign-origin charterer to combine a foreign-originating charter with a resaleable charter, the terms and conditions applicable to the foreign-originating charter shall be governed by the provisions of Division II.

Contract Information

33. (1) An air carrier shall include in every contract in respect of a resaleable charter the following information:

- (a) the aircraft type and passenger seating capacity for each charter flight;
- (b) the maximum number of seats allocated for passengers originating in Canada on each charter flight;
- (c) every airport of emplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter flight;
- (d) the dates and times of arrival and departure at every point of each charter flight;
- (e) the routing of each charter flight, including technical stops, if any;
- (f) the name, address and telephone and facsimile numbers of each charterer and, where the resaleable charter is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg), the valid and subsisting licence or registration number with expiry date of every charterer under any law of a province that requires travel agents or wholesalers to be licensed or registered;
- (g) a detailed calculation of the total charter price to be paid by each charterer to the air carrier;
- (h) a detailed calculation of the minimum price per seat to be charged by each charterer, and where the charter is an ITC, the total cost of the accommodation for the period of the passenger's stay;
- (i) the dates on which the payments of the total charter price referred to in paragraph (g) are to be made, on the page of the charter contract that bears the signatures of both the air carrier and the charterer; and
- (j) where the resaleable charter is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg), on the page of the charter contract that bears the signatures of both the air carrier and the charterer, that no advance payments will be received by the air carrier prior to the charterer having in its possession the original of a letter of credit and of any amendment thereto or, in the case of any other financial guarantee, a copy of the financial guarantee and of any amendment thereto and signed documentation, in a form provided by the Agency, that establishes that the advance payments received by the air carrier for each resaleable charter or series of resaleable charters are protected.

(2) Where the resaleable charter is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg), the dates of payments specified in paragraph (1)(i) shall be at least seven days before the date of each charter and shall be in accordance with the air carrier's tariff in effect on the date that the charter contract is signed.

Operation by Two Air Carriers

34. Where a resaleable charter is to be operated by two air carriers, both air carriers shall notify the Agency before the date of the resaleable charter of the arrangements of their joint operation of the resaleable charter.

(2) Lorsque le transporteur aérien a conclu une entente avec un affréteur à l'étranger pour combiner un vol affrété étranger avec un VAR, les modalités applicables au vol affrété étranger sont régies par la section II.

Renseignements requis

33. (1) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAR les renseignements suivants :

- a) le type d'aéronef et le nombre de sièges passagers pour chaque vol affrété;
- b) le nombre maximal de sièges attribués aux passagers en provenance du Canada pour chaque vol affrété;
- c) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;
- d) les dates et heures d'arrivée et de départ à tous les points de chaque vol affrété;
- e) l'itinéraire de chaque vol affrété, y compris les escales techniques, s'il y a lieu;
- f) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de chaque affréteur ainsi que, si le VAR doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), le numéro de licence ou d'immatriculation valide de chaque affréteur, avec la date d'expiration, qu'exigent les lois provinciales qui rendent obligatoire l'agrément ou l'enregistrement des agents de voyage ou des grossistes;
- g) le calcul détaillé du prix total de l'affrètement que chaque affréteur doit payer au transporteur aérien;
- h) le calcul détaillé du prix minimal par place qu'exigera chaque affréteur et, s'il s'agit d'un VAFO, le coût total du logement pour la durée du séjour du passager;
- i) les dates d'échéance des paiements à verser pour acquitter le prix total de l'affrètement visé à l'alinéa g), lesquelles figurent sur la même page que les signatures du transporteur aérien et de l'affréteur;
- j) si le VAR doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), une déclaration, sur la même page que les signatures du transporteur aérien et de l'affréteur, portant que le transporteur aérien ne recevra aucun paiement anticipé avant que l'affréteur ait en sa possession l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes ou, dans le cas d'une autre garantie financière, une copie de la garantie et de toutes ses modifications subséquentes, ainsi qu'un document signé, établi sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que les paiements anticipés qu'il a reçus pour chaque VAR ou série de VAR sont protégés.

(2) Lorsque le VAR doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), les dates d'échéance visées à l'alinéa (1)i) doivent précéder d'au moins sept jours la date de chaque vol affrété et être conformes au tarif du transporteur aérien en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement.

Exécution par deux transporteurs aériens

34. Lorsqu'un VAR est effectué par deux transporteurs aériens, ceux-ci doivent aviser l'Office avant la date du VAR des modalités de l'exécution conjointe de ce vol affrété.

Public Solicitations

35. No air carrier shall operate a resaleable charter unless

(a) every public solicitation that is carried out by the charterer or agents of the charterer prior to the issuance of a permit includes a notice that the resaleable charter or series of resaleable charters, as the case may be, are subject to the approval of the Agency; and

(b) every public solicitation in respect of the charter includes

- (i) the applicable price per seat,
- (ii) the name of each air carrier, including its trade name,
- (iii) the name of the charterer, including its trade name, and
- (iv) a statement that the transportation offered is in accordance with these Regulations.

Commissions and other Benefits and Advertisements

36. No air carrier shall

(a) pay or offer to pay any commission or gratuity or give or offer to give any other benefit to any person in respect of a resaleable charter; or

(b) advertise or cause to be advertised any resaleable charter.

Return Transportation

37. (1) Subject to subsection (2) and sections 51 and 55,

(a) no air carrier shall operate a resaleable charter unless all the passengers to be transported on the charter have purchased return transportation;

(b) where a charterer has more than one resaleable charter contract with an air carrier, a passenger transported on an outbound portion of a resaleable charter under one contract may be returned to the passenger's point of origin under the same contract or under any other contract between the charterer and the air carrier; and

(c) an air carrier may operate the outbound portion of a resaleable charter to a point in a foreign country and the inbound portion from a different point in the country of destination or from a point in another country to the point of origin in Canada, for the purpose of embarking and disembarking passengers, if no resaleable charter traffic is transported between the points situated outside Canada.

(2) No air carrier shall offer to transport or transport any passenger on a resaleable charter where the difference between the great-circle distances measured along the outbound portion and the return portion of the passenger's transportation exceeds one half of the longer of those portions.

(3) Subject to the conditions set out in subsections (4) and (5), the air carrier shall include in every resaleable charter contract the condition that each intended passenger on a resaleable charter shall make a reservation for the return portion of the resaleable charter in accordance with subsection (1).

(4) An air carrier shall include in every resaleable charter contract the condition that an intended passenger on a resaleable charter may elect not to make a reservation for the return portion of the resaleable charter if

(a) the price per seat applicable to that resaleable charter is paid at or before the time of issuance of the passenger's ticket and the ticket shows an open return for a resaleable charter; and

(b) the passenger complies with the conditions set out in section 51 or 55, as the case may be, when the passenger's

Publicité

35. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAR, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) un avis est inclus dans toute publicité faite par l'affrèteur ou ses mandataires avant la délivrance d'un permis afin d'indiquer que le VAR ou la série de VAR, selon le cas, est assujéti à l'approbation de l'Office;

b) toute publicité relative au VAR comprend les renseignements suivants :

- (i) le prix par place applicable,
- (ii) le nom de chaque transporteur aérien, y compris son nom commercial,
- (iii) le nom de l'affrèteur, y compris son nom commercial,
- (iv) une mention indiquant que le transport offert est conforme au présent règlement.

Commissions et autres avantages et publicité

36. Il est interdit au transporteur aérien :

a) de donner ou verser ou d'offrir à quiconque une commission, une gratification ou quelque autre avantage à l'égard d'un VAR;

b) d'annoncer ou de faire annoncer un VAR.

Transport retour

37. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 51 et 55 :

a) il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAR à moins que tous les passagers transportés sur ce vol n'aient acheté leur transport retour;

b) lorsqu'un affrèteur passe plus d'un contrat d'affrètement d'un VAR avec un transporteur aérien, le passager transporté à l'aller d'un VAR visé par l'un de ces contrats peut être ramené à son point d'origine dans le cadre du même contrat ou de tout autre contrat d'affrètement conclu entre l'affrèteur et le transporteur aérien;

c) le transporteur aérien peut effectuer l'aller d'un VAR à destination d'un point situé dans un pays étranger et effectuer le retour au point d'origine au Canada à partir d'un autre point dans le pays de destination ou un autre pays, aux fins d'embarquement ou de débarquement des passagers, si aucun trafic de VAR n'est transporté entre les points situés à l'extérieur du Canada.

(2) Il est interdit au transporteur aérien d'offrir de transporter ou de transporter des passagers sur un VAR si l'écart entre les distances orthodromiques mesurées pour les vols aller et retour du passager est supérieur à la moitié du plus long de ces vols.

(3) Sous réserve des conditions énoncées aux paragraphes (4) et (5), le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAR la condition selon laquelle chaque passager d'un tel vol doit faire sa réservation pour le vol retour du VAR conformément au paragraphe (1).

(4) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAR la condition selon laquelle le passager d'un tel vol peut choisir de ne pas faire de réservation pour le vol retour du VAR si :

a) d'une part, le prix par place applicable au VAR est payé au plus tard au moment où son billet lui est remis et le billet prévoit un vol retour ouvert pour un VAR;

b) d'autre part, il se conforme aux conditions prévues aux articles 51 ou 55, selon le cas, lorsque sa réservation pour le vol retour est acceptée par le transporteur aérien.

reservation for the return portion of the resaleable charter is accepted by the air carrier.

(5) An air carrier shall include in every resaleable charter contract the condition that a passenger on a resaleable charter may elect to have the passenger's reservation changed, subject to seat availability, after the deadline referred to in section 51 or 55, as the case may be, if

(a) the passenger has a reservation on another resaleable charter operated by the same air carrier that operated the resaleable charter for which, according to the passenger's ticket, the reservation was initially held;

(b) the passenger's outbound transportation

(i) commences later than the scheduled time of departure of the resaleable charter for which, according to the passenger's ticket, the reservation was initially held, or

(ii) is on a seat that was, at the time the reservation was changed, open for sale to the public pursuant to subsection 50(2); and

(c) the passenger complies with the conditions set out in section 51 or 55, as the case may be.

Passenger Manifests and Flight Coupons

38. Every air carrier or the air carrier's agent shall, forthwith on the request of the Agency, file with the Agency the passenger manifest and flight coupons or equivalent information contained in another format in respect of the outbound and inbound portions of a resaleable charter.

Program Permit

Application

39. (1) Subject to section 44, an air carrier that proposes to operate a resaleable charter or series of resaleable charters with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit to operate the resaleable charter or series of resaleable charters as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the charterer, or as soon as possible thereafter.

(2) An application under subsection (1) shall be made not less than 15 days and not more than one year before the date of the resaleable charter or, in the case of a series of resaleable charters, the date of the first of those charters, and shall include

(a) a copy of every signed and dated charter contract and all amendments thereto relating to the resaleable charter or series of resaleable charters;

(b) a financial guarantee respecting the resaleable charter or series of resaleable charters that complies with section 40 and that is given by a Canadian financial institution in a form provided by the Agency; and

(c) a signed and witnessed statement by each charterer, in a form provided by the Agency, that certifies that the charterer is in possession of

(i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of the letter of credit and of all the amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters, or

(ii) in any other case, a copy of the financial guarantee and of all amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters.

(5) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAR la condition selon laquelle le passager d'un tel vol peut choisir de modifier sa réservation, sous réserve de la disponibilité d'une place, après le délai visé aux articles 51 ou 55, selon le cas, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le passager a une place réservée sur un autre VAR effectué par le même transporteur aérien qui effectue le VAR pour lequel sa place était initialement réservée selon son billet;

b) selon le cas :

(i) le vol aller du passager commence après l'heure de départ prévue du VAR pour lequel sa place était initialement réservée selon son billet,

(ii) il occupe pour le vol aller une place dont la vente au public était autorisée en application du paragraphe 50(2) au moment de la modification de sa réservation;

c) il se conforme aux conditions prévues aux articles 51 ou 55, selon le cas.

Manifeste de passagers et coupons de vol

38. Le transporteur aérien ou son mandataire doit, sur demande de l'Office, déposer sans délai auprès de celui-ci le manifeste de passagers et les coupons de vol, ou tout renseignement équivalent revêtant une autre forme, pour l'aller et le retour d'un VAR.

Permis-programme

Demande

39. (1) Sous réserve de l'article 44, le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAR ou une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol ou cette série de vols, dès que lui et l'affréteur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, ou le plus tôt possible par la suite.

(2) La demande de permis-programme doit être présentée au moins 15 jours et au plus un an avant la date du VAR ou du premier vol de la série de VAR et être accompagnée des documents suivants :

a) une copie de chaque contrat d'affrètement signé et daté et de toutes ses modifications subséquentes qui portent sur le VAR ou la série de VAR;

b) une garantie financière, conforme à l'article 40, pour le VAR ou la série de VAR, fournie par une institution financière canadienne et établie sur le formulaire fourni par l'Office;

c) une déclaration de chaque affréteur, signée et contresignée, établie sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que l'affréteur a en sa possession :

(i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR,

(ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR.

Financial Guarantees

40. (1) Every financial guarantee shall specify

(a) that any amount to which a charterer is entitled, under the charter contract, for a resaleable charter that is not performed, be fully and promptly refunded by the Canadian financial institution that provided the financial guarantee;

(b) that any amount refunded in accordance with paragraph (a) be deposited in a trust account in the name and for the benefit of the charterer;

(c) that any money withdrawn from the trust account be used only for the payment of replacement air transportation or refunds to the proposed users of the resaleable charter, either directly or through the appropriate travel agent or provincial authority;

(d) that the financial guarantee may not be terminated or amended, without at least 45 days notice being given to the Agency by one of the parties to the financial guarantee; and

(e) the name of the province under the laws of which the financial guarantee is to be governed and construed.

(2) Every financial guarantee shall fully protect any advance payment in respect of the resaleable charter or series of resaleable charters from the time the advance payment is received by the air carrier.

(3) Notwithstanding paragraph (1)(d), a financial guarantee may be terminated or amended on less than 45 days notice where the approval of the Agency is obtained, which approval shall be given if

(a) the air carrier files with the Agency an agreement signed by the parties to the financial guarantee, in a form provided by the Agency, that terminates or amends the financial guarantee on less than 45 days notice; and

(b) the termination or amendment does not result in advance payments received by the air carrier no longer being fully protected.

Issuance of Program Permit

41. The Agency shall issue a program permit to an air carrier to operate a resaleable charter or series of resaleable charters that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) where the air carrier

(a) has met the requirements set out in section 39; and

(b) meets all other applicable requirements of these Regulations.

Operational Requirements

42. (1) Subject to section 44, no air carrier shall operate a resaleable charter or series of resaleable charters that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) unless the air carrier

(a) obtains a program permit;

(b) subject to subsection (2), notifies the Agency in writing of any amendment to the charter contract, including consolidation of charter flights, after issuance of the program permit by submitting to the Agency a copy of the amended contract at least three working days before the amendment takes effect and obtains an amended program permit from the Agency;

(c) at least 30 days before the cancellation or termination of the financial guarantee, files with the Agency a copy of a new or renewed financial guarantee;

(d) files forthwith with the Agency every amendment to the financial guarantee; and

Garantie financière

40. (1) Toute garantie financière doit prévoir ce qui suit :

a) en cas d'inexécution d'un VAR, l'institution financière canadienne ayant fourni la garantie financière rembourse promptement et intégralement à l'affrètement tout montant auquel il a droit aux termes du contrat d'affrètement;

b) le montant remboursé en application de l'alinéa a) est déposé dans un compte en fiducie au nom et au bénéfice de l'affrètement;

c) les sommes retirées du compte en fiducie ne peuvent servir qu'au paiement du transport aérien de remplacement ou aux remboursements à verser aux usagers projetés du VAR, soit directement, soit par l'entremise de l'agent de voyage responsable ou des autorités provinciales compétentes;

d) la garantie financière ne peut être modifiée ou résiliée que si un préavis d'au moins 45 jours est donné à l'Office par une des parties à la garantie;

e) le nom de la province dont les lois régissent la garantie financière et son interprétation.

(2) La garantie financière doit protéger intégralement tout paiement anticipé versé pour le VAR ou la série de VAR à partir du moment où le transporteur aérien le reçoit.

(3) Malgré l'alinéa (1)d), la garantie financière peut être modifiée ou résiliée sur préavis de moins de 45 jours si l'autorisation de l'Office est obtenue; celle-ci est accordée si les conditions suivantes sont réunies :

a) le transporteur aérien dépose auprès de l'Office une entente signée par les parties à la garantie financière, sur le formulaire fourni par l'Office, portant que cette garantie est modifiée ou résiliée sur préavis de moins de 45 jours;

b) la protection intégrale des paiements anticipés reçus par le transporteur aérien continue d'être assurée malgré la modification ou la résiliation.

Délivrance du permis-programme

41. L'Office délivre un permis-programme au transporteur aérien pour l'exécution d'un VAR ou d'une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), si celui-ci :

a) s'est conformé à l'article 39;

b) satisfait aux autres exigences applicables du présent règlement.

Exigences d'exploitation

42. (1) Sous réserve de l'article 44, il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAR ou une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), à moins de remplir les conditions suivantes :

a) il obtient un permis-programme;

b) sous réserve du paragraphe (2), il avise l'Office par écrit de toute modification — y compris le regroupement de vols affrétés — apportée au contrat d'affrètement après la délivrance du permis-programme, en lui remettant une copie du contrat d'affrètement modifié au moins trois jours ouvrables avant la prise d'effet de la modification, et obtient de l'Office un permis-programme modifié;

c) il dépose auprès de l'Office une copie d'une nouvelle garantie financière ou de la garantie financière renouvelée, au moins 30 jours avant la résiliation ou l'expiration de la garantie financière;

d) il dépose sans délai auprès de l'Office toute modification

(e) notifies the Agency in writing of the cancellation of any charter set out in the charter contract and specifies the number of the program permit issued.

(2) Paragraph (1)(b) does not apply to an air carrier where

(a) the air carrier notifies the Agency of the amendment to the charter contract prior to the departure of the charter and the amendment

(i) relates to the aircraft type used and results in a decrease in or in no change to the Canadian originating passenger seating capacity for the charter, or

(ii) relates to the date of the charter, where it will be operated not more than three days before or after the date originally approved; or

(b) the amendment to the charter contract relates to an increase in the Canadian originating passenger seating capacity for the charter due to a change in the aircraft type used or otherwise and the air carrier submits to the Agency a copy of the amended charter contract at least three working days before the amendment takes effect.

43. An air carrier that proposes to operate a resaleable charter or series of resaleable charters with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15 900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets all applicable requirements of these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate a resaleable charter or series of resaleable charters using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg).

Charter Authorizations

44. (1) On the request of an air carrier, the Agency shall issue to the air carrier a charter authorization that is valid for a period of up to one year for the operation of a resaleable charter or series of resaleable charters that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg), without the requirement to obtain a program permit, if the air carrier

(a) holds a financial guarantee that meets the requirements of subsections 40(1) and (2) and files a copy thereof with the Agency;

(b) files with the Agency a signed and witnessed statement by each charterer, in a form provided by the Agency, that certifies that the charterer is in possession of

(i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of the letter of credit and of all amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters, or

(ii) in any other case, a copy of both the financial guarantee and all amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters;

(c) files with the Agency proof that verifiable monitoring, compliance and disclosure systems situated in Canada have been instituted to enable the air carrier, during the period of validity of the charter authorization, to ensure that

(i) the level of protection specified in the financial guarantee is such that all advance payments are fully protected at all times, and

(ii) all provisions of the financial guarantee are fully complied with; and

(d) meets all other applicable requirements of these Regulations.

apportée à la garantie financière;

e) il avise l'Office par écrit de l'annulation de tout vol affrété prévu dans le contrat d'affrètement en indiquant le numéro de son permis-programme.

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au transporteur aérien dans les cas suivants :

a) celui-ci avise l'Office de la modification du contrat d'affrètement avant le départ du vol affrété et cette modification :

(i) ou bien porte sur le type d'aéronef utilisé et a pour effet de réduire ou de maintenir le nombre de sièges destinés aux passagers du vol affrété qui proviennent du Canada,

(ii) ou bien porte sur la date du vol affrété, si celui-ci sera effectué dans les trois jours précédant ou suivant la date initialement autorisée;

b) la modification du contrat d'affrètement se rapporte à l'augmentation du nombre de sièges destinés aux passagers du vol affrété qui proviennent du Canada, par suite de la modification du type d'aéronef utilisé ou de tout autre changement, et le transporteur aérien remet à l'Office une copie du contrat d'affrètement modifié au moins trois jours ouvrables avant la prise d'effet de la modification.

43. Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAR ou une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VAR ou une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

Autorisations d'affrètement

44. (1) L'Office accorde au transporteur aérien, sur demande, une autorisation d'affrètement, valable pour une période maximale d'un an, qui l'autorise à effectuer un VAR ou une série de VAR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) sans avoir à obtenir un permis-programme, s'il remplit les conditions suivantes :

a) il détient une garantie financière qui satisfait aux exigences des paragraphes 40(1) et (2) et en dépose une copie auprès de l'Office;

b) il dépose auprès de l'Office une déclaration de chaque affruteur, signée et contresignée, établie sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que l'affruteur a en sa possession :

(i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR,

(ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR;

c) il dépose auprès de l'Office la preuve que des systèmes vérifiables de surveillance, de conformité et de divulgation sont en place au Canada et qu'ils lui permettent de s'assurer, durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement :

(i) que le degré de protection offert par la garantie financière est tel que tous les paiements anticipés sont intégralement protégés en tout temps,

(ii) que les dispositions de la garantie financière sont entièrement respectées;

d) il satisfait aux autres exigences applicables du présent règlement.

(2) The monitoring, compliance and disclosure systems referred to in paragraph (1)(c) shall not be modified in any way during the period of validity of the charter authorization without the prior written approval of the Agency, which approval shall be given if the criteria specified in that paragraph continue to be met.

(3) During the period of validity of the charter authorization

(a) the air carrier shall include in every charter contract which is in force during that period, the provisions required by section 33;

(b) the air carrier shall specify on the page of the charter contract referred to in paragraph (a) that bears the signatures of the air carrier and the charterer that a charter authorization has been issued by the Agency and the period of the validity thereof;

(c) the air carrier shall provide each charterer with

(i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of both the letter of credit and all amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters, or

(ii) in any other case, a copy of the financial guarantee and of all amendments thereto respecting the resaleable charter or series of resaleable charters in addition to signed documentation, in a form provided by the Agency, that establishes that the advance payments received by the air carrier for each charter or series of charters are protected;

(d) the provisions of subsection 40(3) and paragraphs 42(1)(c) and (d) shall apply;

(e) the air carrier shall file with the Agency a copy of all financial guarantees, other than the financial guarantees referred to in paragraph (1)(a), subsection 40(3) and paragraphs 42(1)(c) and (d), prior to any advance payments being received from the charterer; and

(f) the air carrier, on filing with the Agency a copy of a financial guarantee pursuant to paragraph (e), subsection 40(3) and paragraphs 42(1)(c) and (d), shall file evidence with the Agency that

(i) the charterer has been provided with the financial guarantee in accordance with paragraph (c), and

(ii) the level of protection specified in the financial guarantee is such that all advance payments are fully protected at all times.

45. The air carrier shall submit to the Agency or its authorized representative, in writing, within 30 days after the end of each month, a report respecting the resaleable charter or series of resaleable charters that were operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) pursuant to a charter authorization during the previous month, that sets out

(a) the aircraft type and number of available seats for each charter;

(b) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter;

(c) the dates of departure and arrival of each charter; and

(d) for each charter, the number of Canadian-originating passengers and the number of foreign-originating passengers.

46. The air carrier shall file with the Agency, on request, such additional information as the Agency requires to determine whether the air carrier has complied with the provisions of sections 44 and 45.

(2) Durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement, les systèmes de surveillance, de conformité et de divulgation visés à l'alinéa (1)c) ne peuvent être modifiés sans l'approbation écrite préalable de l'Office; celle-ci est accordée si le respect des critères énoncés à cet alinéa est maintenu.

(3) Durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement :

a) le transporteur aérien doit inclure dans tous les contrats d'affrètement en vigueur pendant cette période les éléments visés à l'article 33;

b) le transporteur aérien doit, sur la page de chacun des contrats d'affrètement visés à l'alinéa a) qui porte sa signature et celle de l'affréteur, indiquer que l'Office lui a accordé une autorisation d'affrètement et en préciser la période de validité;

c) le transporteur aérien doit fournir à chaque affréteur :

(i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR,

(ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes se rapportant au VAR ou à la série de VAR, ainsi qu'un document signé, établi sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que les paiements anticipés qu'il a reçus pour le vol affrété ou la série de vols affrétés sont protégés;

d) le paragraphe 40(3) et les alinéas 42(1)c) et d) s'appliquent;

e) le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office une copie de toutes les garanties financières, autres que celles visées à l'alinéa (1)a), au paragraphe 40(3) et aux alinéas 42(1)c) et d), avant la réception de tout paiement anticipé fait par l'affréteur;

f) le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office, avec une copie de la garantie financière visée à l'alinéa e), au paragraphe 40(3) et aux alinéas 42(1)c) et d), les preuves suivantes :

(i) la preuve qu'il a fourni à l'affréteur la garantie financière visée à l'alinéa c),

(ii) la preuve que le degré de protection offert par la garantie financière est tel que tous les paiements anticipés sont intégralement protégés en tout temps.

45. Le transporteur aérien doit remettre à l'Office ou à son représentant autorisé, dans les 30 jours suivant la fin de chaque mois, un rapport écrit sur le VAR ou la série de VAR effectués durant le mois précédent en vertu d'une autorisation d'affrètement au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), qui contient les renseignements suivants :

a) le type d'aéronef et le nombre de sièges disponibles pour chaque vol affrété;

b) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;

c) les dates de départ et d'arrivée de chaque vol affrété;

d) pour chaque vol affrété, le nombre de passagers provenant du Canada et le nombre de passagers provenant d'un pays étranger.

46. Le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office, sur demande, les renseignements additionnels dont celui-ci a besoin pour déterminer si le transporteur aérien s'est conformé aux articles 44 et 45.

47. Where the Agency determines that the air carrier has not complied or no longer complies with sections 44 and 45, the Agency may

(a) in addition to cancelling the charter authorization, require that the air carrier obtain a program permit for each resaleable charter or series of resaleable charters in accordance with section 39; and

(b) where it determines that any of the conditions set out in section 23 would otherwise be contravened, refuse to issue to the air carrier any other charter authorization requested pursuant to this Division for a period not exceeding 12 months after the date of the cancellation.

Subdivision c

Advance Booking Charters

Governing Provisions

48. For greater certainty, this Subdivision and Subdivisions a and b apply to an ABC or series of ABCs.

Operational Restrictions

49. No air carrier shall operate an ABC between more than three points in Canada and more than three points outside Canada, for the purpose of enplaning and deplaning ABC passengers.

Advance Booking Requirements

50. (1) No air carrier shall transport a passenger on an ABC between Canada and any point in a foreign country other than the United States unless each passenger has been issued a valid non-transferable ticket or information equivalent to that found in tickets but in another format not later than 14 days before the date of departure of the outbound portion of that ABC or some lesser period as specified in a bilateral agreement, convention or arrangement to which Canada is a party.

(2) Notwithstanding subsection (1), an air carrier may transport passengers who have been issued non-transferable tickets or information equivalent to that found in tickets but in another format not later than seven days before the date of departure of the outbound portion of an ABC referred to in subsection (1), provided that the number of these passengers does not exceed 20 per cent of the total number of passenger seats on the aircraft.

Minimum Stay

51. No air carrier shall transport a passenger on an ABC between Canada and any point in a foreign country other than the United States unless the return ABC transportation of the passenger commences not earlier than the first Sunday after the day of departure from the point of origin.

Minimum Price Per Seat

52. No air carrier shall transport a passenger of 12 years of age or more on an ABC unless the price per seat for the ABC transportation is not less than the minimum price per seat paid by the charterer.

47. Si l'Office détermine que le transporteur aérien ne s'est pas conformé ou ne se conforme plus aux articles 44 et 45, il peut :

a) en plus de révoquer l'autorisation d'affrètement, exiger du transporteur aérien qu'il obtienne un permis-programme pour chaque VAR ou série de VAR conformément à l'article 39;

b) lorsqu'il est d'avis que l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'article 23 ne serait pas respectée, refuser d'accorder au transporteur aérien, pendant une période maximale de 12 mois suivant la date de la révocation, toute autre autorisation d'affrètement demandée sous le régime de la présente section.

Sous-section c

Vols affrétés avec réservations anticipées (VARA)

Dispositions applicables

48. Il est entendu que la présente sous-section et les sous-sections a et b s'appliquent aux VARA et aux séries de VARA.

Restrictions d'exploitation

49. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VARA entre plus de trois points au Canada et plus de trois points à l'étranger aux fins d'embarquement ou de débarquement des passagers d'un VARA.

Exigences relatives aux réservations anticipées

50. (1) Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager sur un VARA entre le Canada et un point situé dans un pays étranger autre que les États-Unis, à moins que chaque passager n'ait reçu un billet valide et incessible — ou tout document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents — au moins 14 jours avant la date de départ de l'aller de ce VARA ou dans le délai inférieur spécifié dans l'entente, la convention ou l'accord bilatéral auquel le Canada est partie.

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur aérien peut transporter des passagers qui ont reçu un billet incessible — ou tout document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents — au moins sept jours avant la date de départ de l'aller d'un VARA visé à ce paragraphe, à condition que le nombre de ces passagers ne dépasse pas 20 pour cent du nombre total de sièges passagers de l'aéronef.

Séjour minimum

51. Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager sur un VARA entre le Canada et un point situé dans un pays étranger autre que les États-Unis, à moins que le vol retour du passager ne commence au plus tôt le premier dimanche suivant le jour du départ du point d'origine.

Prix minimal par place

52. Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager âgé de 12 ans ou plus sur un VARA à moins que le prix par place pour le transport par VARA ne soit égal ou supérieur au prix minimal par place payé par l'affrèteur.

Subdivision d

Inclusive Tour Charters

Governing Provisions

53. For greater certainty, this Subdivision and Subdivisions a and b apply to an ITC.

Operational Restrictions

54. No air carrier operating an ITC on which a single aircraft is used may serve more than three points of origin and three points of destination, except that any number of points of destination may be served where all ITC passengers visit each destination in turn.

Minimum Stay

55. No air carrier shall transport a passenger on an ITC between Canada and any point in a foreign country other than the United States unless the return ITC transportation of the passenger is commenced not earlier than

- (a) 72 hours after the scheduled hour and day of departure from the point of origin; or
- (b) the first Sunday after the date of departure from the point of origin.

Minimum Inclusive Tour Price

56. (1) No air carrier shall transport a passenger of 12 years of age or more on an ITC unless the inclusive tour price for participation in the ITC is not less than the sum of

- (a) the cost of accommodation to the charterer, and
- (b) the minimum price per seat paid by the charterer.

(2) An air carrier shall include in every contract respecting an ITC originating in Canada the condition that the tour operator shall provide to all tour participants, against payment of the applicable inclusive tour price,

- (a) transportation
 - (i) by air, in whole or in part, between all points in the tour itinerary, and
 - (ii) between airports or land terminals and the location where accommodation is provided at any point in the tour itinerary, other than the point of origin;
- (b) accommodation forthwith on arrival and on a continuing basis until check-out prior to departure at all points in the tour itinerary where a night is spent, including points where
 - (i) the planned time of arrival of the inclusive tour at the airport or land terminal is prior to 06:00 hours local time, or
 - (ii) the planned time of departure of the inclusive tour is later than 03:00 hours local time; and
- (c) tour features, where applicable.

Subdivision e

ABC/ITC

Governing Provisions

57. (1) Subdivisions a, b and c apply in respect of the ABC portion of an ABC/ITC and Subdivisions a, b and d apply in respect of the ITC portion of an ABC/ITC.

Sous-section d

Vols affrétés pour voyage à forfait (VAFO)

Dispositions applicables

53. Il est entendu que la présente sous-section et les sous-sections a et b s'appliquent aux VAFO.

Restrictions d'exploitation

54. Il est interdit au transporteur aérien effectuant un VAFO auquel un seul aéronef est affecté de desservir plus de trois points d'origine et plus de trois points de destination. Toutefois, le nombre de points de destination n'est pas limité lorsque tous les passagers du VAFO visitent chaque point de destination.

Séjour minimum

55. Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager sur un VAFO entre le Canada et un point situé dans un pays étranger autre que les États-Unis, à moins que le vol retour des passagers ne commence au plus tôt :

- a) soit 72 heures après l'heure et la date prévues pour le départ du point d'origine;
- b) soit le premier dimanche suivant le jour du départ du point d'origine.

Prix de voyage à forfait minimum

56. (1) Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager de 12 ans ou plus sur un VAFO à moins que le prix de voyage à forfait pour la participation au VAFO ne soit égal ou supérieur à la somme des éléments suivants :

- a) le coût du logement supporté par l'affréteur;
- b) le prix minimal par place payé par l'affréteur.

(2) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAFO en provenance du Canada la condition selon laquelle le voyageur doit fournir à tous les participants au voyage à forfait, contre paiement du prix de voyage à forfait applicable :

- a) le transport :
 - (i) par air, en totalité ou en partie, entre tous les points de l'itinéraire du voyage,
 - (ii) entre les aéroports ou les terminaux terrestres et le lieu où le logement est fourni à tout point de l'itinéraire, sauf le point d'origine;
- b) le logement dès l'arrivée et de façon continue jusqu'à l'heure où la chambre doit être libérée avant le départ, à tous les points de l'itinéraire où les participants passent une nuit, y compris les points suivants :
 - (i) ceux où l'heure prévue de leur arrivée à l'aéroport ou au terminal terrestre est avant 6 h, heure locale,
 - (ii) ceux où l'heure prévue de leur départ est après 3 h, heure locale;
- c) les particularités du voyage, le cas échéant.

Sous-section e

VARA/VAFO

Dispositions applicables

57. (1) Il est entendu que les sous-sections a, b et c s'appliquent au vol VARA d'un VARA/VAFO et que les sous-sections a, b et d s'appliquent au vol VAFO d'un VARA/VAFO.

(2) Where there is any doubt as to which provisions of this Division apply in respect of an ABC/ITC, the provisions respecting ABCs shall prevail.

Subdivision f

Entity Charters

Governing Provisions

58. For greater certainty, this Subdivision and Subdivision a apply to an entity charter or series of entity charters.

Operational Restrictions

59. (1) No air carrier shall operate an entity charter or series of entity charters, unless

- (a) subject to subsection (2), the cost of transportation is paid by one charterer without any contribution, direct or indirect, from any other person; and
- (b) no charge or other financial obligation is imposed on any passenger as a condition of transportation or otherwise in connection with the transportation.

(2) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of an entity charter that only transports live animals and their attendants.

60. No air carrier shall operate an entity charter or series of entity charters on a third or fourth freedom basis, with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) unless

- (a) the air carrier has notified the Agency of the proposed entity charter or series of entity charters in accordance with section 61; and
- (b) an acknowledgement of receipt of the notification has been communicated to the air carrier by the Agency.

Notification

61. The notification referred to in paragraph 60(a) shall include

- (a) the aircraft type and passenger seating capacity or payload capacity, as applicable, for each charter;
- (b) every point of departure and point of destination of each charter, including each airport proposed to be used by the air carrier;
- (c) the date of each charter;
- (d) the number of passengers transported or the nature of goods and the total weight of goods transported, as applicable, on each charter;
- (e) the name, address and telephone and facsimile numbers of each charterer;
- (f) the purpose of each charter; and
- (g) the charter rate.

62. An air carrier who operates an entity charter or series of entity charters on a third or fourth freedom basis, with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15 900 kg) or less is deemed to have received permission from the Agency to operate the entity charter or series of entity charters if the air carrier complies with these Regulations.

63. The Agency, by notice in writing, shall require an air carrier who proposes to operate an entity charter or series of entity

(2) En cas de doute quant à savoir quelles dispositions de la présente section s'appliquent aux VARA/VAFO, les dispositions relatives aux VARA ont préséance.

Sous-section f

Vols affrétés sans participation (VASP)

Dispositions applicables

58. Il est entendu que la présente sous-section et la sous-section a s'appliquent aux VASP et aux séries de VASP.

Restrictions d'exploitation

59. (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VASP ou une série de VASP, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) sous réserve du paragraphe (2), le coût du transport est payé par un seul affréteur et n'est partagé, directement ou indirectement, par aucune autre personne;
- b) nuls frais ni autre obligation financière ne sont imposés aux passagers comme condition de transport ou autrement pour le transport.

(2) L'alinéa (1)a ne s'applique pas aux VASP effectués exclusivement pour le transport d'animaux vivants et de leurs préposés.

60. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VASP ou une série de VASP de troisième ou quatrième liberté au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) il a avisé l'Office du VASP ou de la série de VASP projetés conformément à l'article 61;
- b) l'Office lui a fait parvenir un accusé de réception de cet avis.

Avis

61. (1) L'avis visé à l'alinéa 60a) doit contenir les renseignements suivants :

- a) le type d'aéronef et le nombre de sièges passagers ou la capacité marchande de l'aéronef, selon le cas, pour chaque vol affrété;
- b) les points de départ et de destination de chaque vol affrété, y compris les aéroports que le transporteur aérien se propose d'utiliser;
- c) la date de chaque vol affrété;
- d) le nombre de passagers ou la nature et le poids total des marchandises transportés sur chaque vol affrété, selon le cas;
- e) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de chaque affréteur;
- f) l'objet de chaque vol affrété;
- g) le prix d'affrètement.

62. Le transporteur aérien qui effectue un VASP ou une série de VASP de troisième ou quatrième liberté au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu une permission de l'Office à cette fin, s'il satisfait aux exigences du présent règlement.

63. L'Office peut, par un avis écrit, exiger que le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VASP ou une série de VASP

charters to obtain the approval of the Agency in accordance with section 64, for a specified period, before the air carrier operates any entity charter or series of entity charters, where the Agency determines that

- (a) the air carrier has not complied with section 60; or
- (b) it is necessary, in order for the air carrier to meet the conditions set out in section 23 and after having taken into consideration international reciprocity in matters of air transportation, that the air carrier obtain the Agency's approval.

Agency Approval

64. (1) Every air carrier who proposes to operate an entity charter or series of entity charters, other than on a third or fourth freedom basis, with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) shall apply in writing to the Agency for an approval to operate the entity charter or series of entity charters, at least forty-five days before the date of the charter or, in the case of a series of charters, the date of the first of those charters.

(2) The application shall include

(a) a copy of the contract which includes

- (i) the aircraft type and passenger seating capacity or payload capacity, as applicable, for each charter,
- (ii) every point of departure and point of destination of each charter, including each airport proposed to be used by the air carrier,
- (iii) the date of each charter,
- (iv) the number of passengers transported or the nature of goods and the total weight of goods transported, as applicable, on each charter,
- (v) the name, address and telephone and facsimile numbers of each charterer,
- (vi) the purpose of each charter, and
- (vii) the charter rate;

(b) the names of Canadian air carriers who were contacted and their response, or where no Canadian carriers were contacted, a detailed explanation as to why these carriers were not contacted; and

(c) an explanation of why an approval should be granted.

(3) The Agency shall grant the approval referred to in subsection (1) where the Agency determines, after having taken into consideration international reciprocity in matters of air transportation, that such an approval is not contrary to the conditions set out in section 23.

(4) No air carrier shall operate an entity charter to which subsection (1) applies unless an approval of the Agency has been given pursuant to subsection (3).

DIVISION II

FOREIGN-ORIGINATING CHARTERS (NON-U.S.)

General

65. A foreign-originating charter that is destined for Canada shall be operated in accordance with the rules and regulations of the country of origin, and be subject to section 23 and sections 66 to 72.

obtienne au préalable l'autorisation de l'Office conformément à l'article 64, pour une période donnée, s'il détermine que le transporteur aérien :

- a) ou bien ne s'est pas conformé à l'article 60;
- b) ou bien doit nécessairement obtenir l'autorisation de l'Office pour satisfaire aux conditions énoncées à l'article 23, compte tenu de la réciprocité internationale en matière de transport aérien.

Autorisation de l'Office

64. (1) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VASP ou une série de VASP qui ne sont pas de troisième ou quatrième liberté, au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), doit présenter par écrit à l'Office une demande d'autorisation pour ce vol ou cette série de vols, au moins 45 jours avant la date du vol ou du premier vol de la série de VASP.

(2) La demande d'autorisation doit comprendre les éléments suivants :

a) une copie du contrat qui précise :

- (i) le type d'aéronef et le nombre de sièges passagers ou la capacité marchande de l'aéronef, selon le cas, pour chaque vol affrété,
- (ii) les points de départ et de destination de chaque vol affrété, y compris les aéroports que le transporteur aérien se propose d'utiliser,
- (iii) la date de chaque vol affrété,
- (iv) le nombre de passagers ou la nature et le poids total des marchandises transportés sur chaque vol affrété, selon le cas,
- (v) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de chaque affréteur,
- (vi) l'objet de chaque vol affrété,
- (vii) le prix d'affrètement;

b) les noms des transporteurs aériens canadiens qui ont été contactés et leur réponse ou, le cas échéant, les raisons pour lesquelles aucun transporteur aérien canadien n'a été contacté;

c) un exposé des raisons pour lesquelles l'autorisation devrait être accordée.

(3) L'Office accorde l'autorisation visée au paragraphe (1) s'il détermine, compte tenu de la réciprocité internationale en matière de transport aérien, que cette autorisation n'est pas contraire aux conditions énoncées à l'article 23.

(4) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VASP visé au paragraphe (1) à moins que l'Office n'ait accordé son autorisation selon le paragraphe (3).

SECTION II

VOLS AFFRÉTÉS ÉTRANGERS (VAE) (PAYS ÉTRANGERS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS)

Dispositions générales

65. Tout vol affrété étranger à destination du Canada doit être effectué conformément aux règles et règlements du pays d'origine et est assujéti aux articles 23 et 66 à 72.

Operational Restrictions

66. No air carrier shall operate a foreign-originating charter unless

- (a) the air carrier holds a non-scheduled international licence that is valid for the proposed flight;
- (b) the air carrier has received permission from the aeronautical authorities of the country of origin for the proposed flight;
- (c) where the foreign-originating charter is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) the air carrier notifies the Agency not less than
 - (i) 48 hours prior to the planned date and time of arrival in Canada of the flight, in the case of a foreign-entity charter proposed to be operated pursuant to the air carrier's non-scheduled international licence valid for that type of charter, or
 - (ii) 15 days before the planned date of arrival in Canada of the flight, in the case of a charter, other than a foreign entity charter, proposed to be operated pursuant to the air carrier's non-scheduled international licence valid for that type of charter;
- (d) the air carrier includes in the notice
 - (i) evidence establishing the permission referred to in paragraph (b),
 - (ii) the name or charter type of the proposed operation under the rules and regulations of the country of origin,
 - (iii) the name of the charterer,
 - (iv) all points of origin and destination of the charter flight, including the Canadian airports proposed to be used,
 - (v) the planned dates and times of arrival and departure, and
 - (vi) the type of the aircraft proposed to be used, and
 - (A) its seating capacity,
 - (B) the nature and quantity of the goods to be transported, or
 - (C) where both passengers and goods are to be carried on the same aircraft, the information required in clauses (A) and (B); and
- (e) an acknowledgement of receipt of the notice referred to in paragraph (d) has been communicated to the air carrier by the Agency.

67. No air carrier shall operate a foreign-originating charter of the advance booking or affinity type to more than two points.

Subcontracting

68. No air carrier shall subcontract a foreign-originating charter with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) without the prior notification of the subcontract to the Agency, which notification shall contain the information set out in paragraph 66(d), the name of the licensee who will be operating under the subcontract and the purpose of the subcontract.

Powers of the Agency

69. (1) Where the Agency determines that the operation of a foreign-originating charter or a series of foreign-originating charters is contrary to any of the conditions and requirements set out in section 23, 66 or 67, the Agency may

- (a) take measures to preclude the performance of the charter by the air carrier;
- (b) require the air carrier to comply with any requirements that the Agency imposes to ensure that the operation is not contrary to any of those conditions; or

Restrictions d'exploitation

66. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un vol affrété étranger, à moins de satisfaire aux conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour le vol projeté;
- b) il a reçu l'autorisation d'effectuer le vol projeté des autorités aéronautiques du pays d'origine;
- c) si le vol doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), il en avise l'Office :
 - (i) au moins 48 heures avant la date et l'heure prévues d'arrivée au Canada, dans le cas d'un vol affrété étranger sans participation qu'il entend effectuer en vertu de sa licence internationale service à la demande valable pour ce type de vol,
 - (ii) au moins 15 jours avant la date prévue d'arrivée au Canada, dans le cas d'un vol affrété, autre qu'un vol affrété étranger sans participation, qu'il entend effectuer en vertu de sa licence internationale service à la demande valable pour ce type de vol;
- d) il fournit dans l'avis les renseignements suivants :
 - (i) la preuve de l'autorisation visée à l'alinéa b),
 - (ii) le nom ou le type de vol affrété projeté d'après les règles et règlements du pays d'origine,
 - (iii) le nom de l'affréteur,
 - (iv) tous les points d'origine et de destination du vol affrété, y compris les aéroports canadiens qu'il se propose d'utiliser,
 - (v) les dates et les heures prévues d'arrivée et de départ,
 - (vi) le type d'aéronef proposé pour le vol affrété ainsi que, selon le cas :
 - (A) le nombre total de sièges de cet aéronef,
 - (B) la nature et la quantité des marchandises à transporter,
 - (C) les renseignements visés aux divisions (A) et (B) si des passagers et des marchandises seront transportés à bord de l'aéronef;
- e) il a reçu de l'Office un accusé de réception de l'avis visé à l'alinéa d).

67. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAE de type vol avec réservations anticipées ou vol groupe à affinité à destination de plus de deux points.

Sous-traitance

68. Il est interdit au transporteur aérien de confier à un sous-traitant l'exécution d'un VAE au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), à moins d'en aviser au préalable l'Office. L'avis doit contenir les renseignements visés à l'alinéa 66d), le nom du licencié qui est le sous-traitant et l'objet de la sous-traitance.

Pouvoirs de l'Office

69. (1) Lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un VAE ou d'une série de VAE est contraire aux conditions ou exigences énoncées aux articles 23, 66 ou 67, il peut :

- a) prendre des mesures pour empêcher le transporteur aérien d'effectuer le vol affrété;
- b) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect de ces conditions;
- c) exiger, par un avis écrit, que le transporteur aérien obtienne

(c) require, by notice in writing, an air carrier to obtain the approval of the Agency prior to the operation of the charter, where the Agency determines that to do so is necessary to ensure compliance with those conditions.

(2) The Agency shall grant the approval referred to in paragraph (1)(c) where the operation of the charter is not contrary to any of the conditions and requirements set out in section 23, 66 or 67.

Further Restrictions

70. (1) Except as permitted by Division I, no Canadian air carrier operating an ongoing or a return portion of a foreign-originating charter of any type from a point in Canada shall offer or provide transportation on that charter to a person whom the air carrier has not transported to Canada on an inbound portion of a foreign-originating charter of the same type.

(2) Except as permitted by Division I, no non-Canadian air carrier operating an ongoing or a return portion of a third freedom charter of any type from a point in Canada shall offer or provide transportation on that charter to a person whom the air carrier has not transported to Canada on an inbound portion of a third freedom charter of the same type.

(3) No non-Canadian air carrier operating an ongoing or a return portion of a fifth freedom charter of any type from a point in Canada shall offer or provide transportation on that charter to a person whom the air carrier has not transported to Canada on an inbound portion of a fifth freedom charter of the same type.

(4) No air carrier operating an ongoing or a return portion of a foreign-originating passenger charter shall take goods on board at any point in Canada except in accordance with section 30.

Passenger Lists and Flight Coupons

71. An air carrier that operates a foreign-originating charter or series of foreign-originating charters shall

- (a) on the arrival of the flight in Canada, submit to the Agency, on request, a passenger list showing the last names and the initials of all passengers transported on the charter; and
- (b) permit the examination by the Agency or its authorized representative of the flight coupons surrendered by passengers or equivalent information contained in another format.

72. A non-Canadian air carrier holding a valid non-scheduled international licence shall, on the Agency's written direction, forthwith file with the Agency a copy of those rules and regulations of the country of origin that govern the authorization and operation of foreign-originating charters and shall provide the Agency with amendments to those rules and regulations on the promulgation or publication thereof.

6. The portion of section 76² of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

76. The issuance or deemed issuance of any permit referred to in section 77 in respect of a TPC, TPNC, TGC or TUSC, as the case may be, is subject to the following conditions, namely, that the operation of the charter shall

- (a) be in accordance with
 - (i) the Act and these Regulations,
 - (ii) any terms and conditions of the licence pursuant to which the charter is operated,

son autorisation avant d'effectuer le vol affrété, lorsqu'il le juge nécessaire pour assurer le respect de ces conditions.

(2) L'Office accorde l'autorisation visée à l'alinéa (1)c) si l'exécution du vol affrété n'est pas contraire aux conditions et exigences énoncées aux articles 23, 66 et 67.

Autres restrictions

70. (1) Sous réserve de la section I, il est interdit au transporteur aérien canadien qui effectue à partir d'un point situé au Canada la continuation ou le retour d'un VAE d'un type donné d'offrir ou d'assurer le transport sur ce vol à une personne qu'il n'a pas lui-même transportée au Canada sur le retour d'un VAE du même type.

(2) Sous réserve de la section I, il est interdit au transporteur aérien non canadien qui effectue à partir d'un point situé au Canada la continuation ou le retour d'un vol affrété de troisième liberté d'un type donné d'offrir ou d'assurer le transport sur ce vol à une personne qu'il n'a pas lui-même transportée au Canada sur le retour d'un vol affrété de troisième liberté du même type.

(3) Il est interdit au transporteur aérien non canadien qui effectue à partir d'un point situé au Canada la continuation ou le retour d'un vol affrété de cinquième liberté d'un type donné d'offrir ou d'assurer le transport sur ce vol à une personne qu'il n'a pas lui-même transportée au Canada sur le retour d'un vol affrété de cinquième liberté du même type.

(4) Il est interdit au transporteur aérien qui effectue la continuation ou le retour d'un vol affrété de passagers en provenance d'un pays étranger de prendre à bord des marchandises en tout lieu au Canada, sauf en conformité avec l'article 30.

Liste des passagers et coupons de vol

71. Le transporteur aérien qui effectue un VAE ou une série de VAE doit :

- a) à l'arrivée du vol au Canada, remettre à l'Office, sur demande, la liste des passagers sur laquelle figurent le nom de famille et les initiales de tous les passagers transportés sur le vol;
- b) permettre à l'Office ou à son représentant autorisé d'examiner les coupons de vol remis par les passagers ou tout document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents.

72. Sur réception d'instructions écrites de l'Office, le transporteur aérien non canadien qui détient une licence internationale service à la demande valable doit déposer sans délai auprès de l'Office une copie des règles et règlements du pays d'origine qui régissent l'autorisation et l'exécution des VAE et lui communiquer les modifications apportées à ces règles et règlements dès leur prise ou leur publication.

6. Le passage de l'article 76² du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

76. La délivrance — effective ou présumée — d'un permis visé à l'article 77 pour l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) l'exécution du vol affrété est conforme :
 - (i) à la Loi et au présent règlement,
 - (ii) aux modalités de la licence en vertu de laquelle le vol est effectué,
 - (iii) le cas échéant, aux conditions du permis,

² SOR/96-335

² DORS/96-335

- (iii) where applicable, any terms and conditions of the permit, and
- (iv) the terms and conditions of a charter contract that are set out in these Regulations;

7. (1) The portion of section 77² of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

77. The following are the categories of permits pursuant to which a TPC, TPNC, TGC or TUSC, as the case may be, may be operated in accordance with these Regulations:

(2) Section 77 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c), by adding the word “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) an acknowledgement of receipt referred to in paragraph 103.2(1)(c).

8. Subsection 78(1)² of the Regulations is replaced by the following:

78. (1) Where the Agency determines that the operation of a TPC, TPNC, TGC or TUSC, as the case may be, is contrary to any of the conditions referred to in section 76, the Agency may

- (a) deny an application for or cancel a program permit, in whole or in part, referred to in section 77;
- (b) before issuing or cancelling a permit, require an air carrier to take measures to ensure that the operation of the charter will comply with the conditions; or
- (c) require an air carrier to comply with any requirements that the Agency imposes to ensure compliance with these Regulations.

9. The Regulations are amended by adding the following after section 78:

78.1 An air carrier shall, on the request of the Agency, submit forthwith any evidence that the Agency requires to verify that the requirements of this Part have been complied with.

10. Section 80² of the Regulations is replaced by the following:

80. No person shall operate a TPC, TPNC or TGC unless

- (a) the person holds a licence to operate a non-scheduled international service that is valid for charters between Canada and the United States;
- (b) where required pursuant to these Regulations, the person holds the applicable permit; and
- (c) the operation of the charter is otherwise in accordance with the provisions of paragraphs 76(a) to (c).

11. Sections 81 to 83² of the Regulations are replaced by the following:

81. Notwithstanding paragraph 20(a) and section 82, an air carrier may charter a part of the bellyhold or main deck of an aircraft used for a TPC to a person who obtains payment for goods carried thereon at a toll per unit, if that part is not required for use pursuant to the TPC contract.

Direct Sales to the Public

82. No air carrier shall, in respect of a TPC, TPNC or TGC, sell any seat or any part of the space dedicated to passengers or goods on a TPC, TPNC or TGC directly to the public or otherwise act as a charterer.

- (iv) aux modalités du contrat d'affrètement qui sont prévues par le présent règlement;

7. (1) Le passage de l'article 77² du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

77. Les catégories de permis autorisant l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU, conformément au présent règlement, sont les suivantes :

(2) L'article 77 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) l'accusé de réception visé à l'alinéa 103.2(1)c).

8. Le paragraphe 78(1)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

78. (1) Lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU ne satisfait pas aux conditions énoncées à l'article 76, il peut :

- a) refuser la demande d'un permis-programme visé à l'article 77 ou révoquer un tel permis ou toute partie de celui-ci;
- b) avant de délivrer ou de révoquer le permis, obliger le transporteur aérien à prendre des mesures pour assurer le respect de ces conditions;
- c) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect du présent règlement.

9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 78, de ce qui suit :

78.1 Le transporteur aérien doit, à la demande de l'Office, lui fournir sans délai toute preuve dont il a besoin pour s'assurer que les exigences de la présente partie ont été respectées.

10. L'article 80² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

80. Il est interdit à toute personne d'effectuer un VAP, un VAPNOR ou un VAM, à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) elle détient une licence l'autorisant à exploiter un service international à la demande qui est valable pour les vols affrétés entre le Canada et les États-Unis;
- b) si le présent règlement l'exige, elle détient le permis applicable;
- c) l'exécution du vol affrété est par ailleurs conforme aux alinéas 76a) à c).

11. Les articles 81 à 83² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

81. Malgré l'alinéa 20a) et l'article 82, le transporteur aérien peut fréter une partie de la soute ou du pont principal d'un aéronef affecté à un VAP à une personne qui se fait rémunérer selon une taxe unitaire pour transporter des marchandises à bord de l'aéronef, si cette partie de la soute ou du pont principal n'est pas requise pour l'exécution du contrat d'affrètement du VAP.

Vente directe au public

82. Il est interdit au transporteur aérien de vendre directement au public des sièges ou toute partie de l'espace réservé aux passagers ou aux marchandises sur un VAP, un VAPNOR ou un VAM, ou d'agir de quelque autre façon en qualité d'affréteur à l'égard d'un tel vol.

² SOR/96-335

² DORS/96-335

Air Carrier's Own Traffic

83. An air carrier may, on a non-revenue basis, utilize unused space for the transport of the air carrier's own goods and personnel and the goods and personnel of another air carrier on a TPC, TPNC or TGC if the air carrier has the prior concurrence of the charterer.

12. Subsection 86(2)² of the Regulations is repealed.

13. (1) Subsection 91(1)² of the Regulations is replaced by the following:

91. (1) Subject to section 95, an air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit to operate the TPC or series of TPCs as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the charterer, or as soon as possible thereafter.

(2) Paragraph 91(2)(b)² of the Regulations is replaced by the following:

(b) a financial guarantee respecting the TPC or series of TPCs that complies with subsection (5) and that is given by a Canadian financial institution in a form provided by the Agency; and

(3) The portion of subsection 91(3)² of the Regulations before paragraph (f) is replaced by the following:

Contract Information

(3) An air carrier shall include in every contract in respect of a TPC the following information:

- (a) the aircraft type and passenger seating capacity for each charter flight;
- (b) the maximum number of seats allocated for passengers originating in Canada on each charter flight;
- (c) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter flight;
- (d) the dates and times of arrival and departure at every point of each charter flight;
- (e) the routing of each charter flight, including technical stops, if any;

(4) Subsection 91(4)² of the Regulations is replaced by the following:

(4) Where the TPC is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg), the dates of payments specified in paragraph (3)(h) shall be at least seven days before the date of each charter and shall be in accordance with the air carrier's tariff in effect on the date that the charter contract is signed.

(5) The portion of subsection 91(5)² of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Financial Guarantees

(5) Every financial guarantee shall specify

(6) Subsection 91(6)² of the Regulations is replaced by the following:

(6) The financial guarantee shall fully protect any advance payment in respect of the TPC or series of TPCs from the time the advance payment is received by the air carrier.

Trafic du transporteur aérien

83. Le transporteur aérien peut utiliser, à titre non commercial, l'espace inoccupé pour transporter sur un VAP, un VAPNOR ou un VAM ses propres marchandises et son personnel ainsi que les marchandises et le personnel d'un autre transporteur aérien, s'il a obtenu au préalable le consentement de l'affrèteur.

12. Le paragraphe 86(2)² du même règlement est abrogé.

13. (1) Le paragraphe 91(1)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

91. (1) Sous réserve de l'article 95, le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol ou cette série de vols, dès que lui et l'affrèteur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, ou le plus tôt possible par la suite.

(2) L'alinéa 91(2)(b)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) une garantie financière, conforme au paragraphe (5), pour le VAP ou la série de VAP, fournie par une institution financière canadienne et établie sur le formulaire fourni par l'Office;

(3) Le passage du paragraphe 91(3)² du même règlement précédant l'alinéa f) est remplacé par ce qui suit :

Renseignements requis

(3) Le transporteur aérien doit inclure dans tout contrat d'affrètement d'un VAP les renseignements suivants :

- a) le type d'aéronef et le nombre de sièges passagers pour chaque vol affrété;
- b) le nombre maximal de sièges attribués aux passagers en provenance du Canada pour chaque vol affrété;
- c) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;
- d) les dates et heures d'arrivée et de départ à tous les points de chaque vol affrété;
- e) l'itinéraire de chaque vol affrété, y compris les escales techniques, s'il y a lieu;

(4) Le paragraphe 91(4)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque le VAP doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), les dates d'échéance visées à l'alinéa (3)(h) doivent précéder d'au moins sept jours la date de chaque vol affrété et être conformes au tarif du transporteur aérien en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement.

(5) Le passage du paragraphe 91(5)² du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Garantie financière

(5) Toute garantie financière doit prévoir ce qui suit :

(6) Le paragraphe 91(6)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) La garantie financière doit protéger intégralement tout paiement anticipé versé pour le VAP ou la série de VAP à partir du moment où le transporteur aérien le reçoit.

² SOR/96-335

² DORS/96-335

14. Paragraph 92(b)² of the Regulations is replaced by the following:

(b) meets all other applicable requirements of these Regulations.

15. (1) Paragraph 93(1)(b)² of the Regulations is replaced by the following:

(b) subject to subsection (2), notifies the Agency in writing of any amendment to the charter contract, including consolidation of charter flights, after issuance of the program permit by submitting to the Agency a copy of the amended contract at least three working days before the amendment takes effect and obtains an amended program permit from the Agency;

(2) The portion of subsection 93(2)² of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au transporteur aérien dans les cas suivants :

(3) Subparagraph 93(2)(a)(ii)² of the Regulations is replaced by the following:

(ii) relates to the date of the charter, where it will be operated not more than three days before or after the date originally approved; or

16. Section 94² of the Regulations is replaced by the following:

94. An air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15 900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets all applicable requirements of these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg).

17. (1) The portion of subsection 95(1)² before paragraph (b) is replaced by the following:

95. (1) On the request of an air carrier, the Agency shall issue to the air carrier a charter authorization, that is valid for a period of up to one year, for the operation of a TPC or series of TPCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) without the requirement to obtain a program permit if the air carrier

(a) holds a financial guarantee that meets the requirements of subsections 91(5) and (6) and files a copy thereof with the Agency;

(2) Subsection 95(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (b), by adding the word "and" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) meets all other applicable requirements of these Regulations.

(3) Subsection 95(2)² of the Regulations is replaced by the following:

(2) The monitoring, compliance and disclosure systems referred to in paragraph (1)(c) shall not be modified in any way during the period of validity of the charter authorization without the prior written approval of the Agency, which approval shall be given if the criteria specified in that paragraph continue to be met.

14. L'alinéa 92b)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) satisfait aux autres exigences applicables du présent règlement.

15. (1) L'alinéa 93(1)b)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve du paragraphe (2), il avise l'Office par écrit de toute modification — y compris le regroupement de vols affrétés — apportée au contrat d'affrètement après la délivrance du permis-programme, en lui remettant une copie du contrat d'affrètement modifié au moins trois jours ouvrables avant la prise d'effet de la modification, et obtient de l'Office un permis-programme modifié;

(2) Le passage du paragraphe 93(2)² de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au transporteur aérien dans les cas suivants :

(3) Le sous-alinéa 93(2)a)(ii)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) ou bien porte sur la date du vol affrété, si celui-ci sera effectué dans les trois jours précédant ou suivant la date initialement autorisée;

16. L'article 94² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

94. Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

17. (1) Le passage du paragraphe 95(1)² du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

95. (1) L'Office accorde au transporteur aérien, sur demande, une autorisation d'affrètement, valable pour une période maximale d'un an, qui l'autorise à effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) sans avoir à obtenir un permis-programme, s'il remplit les conditions suivantes :

a) il détient une garantie financière qui satisfait aux exigences des paragraphes 91(5) et (6) et en dépose une copie auprès de l'Office;

(2) Le paragraphe 95(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) il satisfait aux autres exigences applicables du présent règlement.

(3) Le paragraphe 95(2)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement, les systèmes de surveillance, de conformité et de divulgation visés à l'alinéa (1)c) ne peuvent être modifiés sans l'approbation écrite préalable de l'Office; celle-ci est accordée si le respect des critères énoncés à cet alinéa est maintenu.

² SOR/96-335² DORS/96-335

(4) Paragraph 95(3)(b)² of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) the air carrier shall specify on the page of the charter contract referred to in paragraph (a) that bears the signatures of the air carrier and the charterer that a charter authorization has been issued by the Agency and the period of the validity thereof;

(5) The portion of paragraph 95(3)(f)² of the English version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(f) the air carrier, on filing with the Agency a copy of a financial guarantee pursuant to paragraph (e), subsection 91(7) and paragraphs 93(1)(c) and (d), shall file evidence with the Agency that

18. Paragraph 96(d)² of the Regulations is replaced by the following:

(d) for each charter, the number of Canadian-originating passengers and the number of foreign-originating passengers.

19. Section 97² of the Regulations is replaced by the following:

97. The air carrier shall file with the Agency, on request, such additional information as the Agency requires to determine whether the air carrier has complied with sections 95 and 96.

20. Section 103.1² of the Regulations is replaced by the following:

103.1 A TUSC or series of TUSCs shall be operated in accordance with the rules and regulations of the United States and be subject to sections 76 and 103.2 to 103.5.

21. The heading before section 103.2² of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Restrictions d'exploitation

22. Subsection 103.2(1)² of the Regulations is replaced by the following:

103.2 (1) No air carrier shall operate a TUSC or series of TUSCs unless

- (a) the air carrier holds a non-scheduled international licence that is valid for the proposed flight;
- (b) the air carrier has received permission from the aeronautical authorities of the country of origin for the proposed flight; and
- (c) an acknowledgement of receipt of the notice referred to in section 103.3 has been communicated to the air carrier by the Agency.

23. The portion of section 103.3² of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

103.3 An air carrier that operates a TUSC or series of TUSCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15 900 kg) shall notify the Agency in writing before the date and time of the arrival in Canada of the charter or, in the case of a series of charters, the date of the first of those charters, by providing the following information:

24. Paragraph 103.4(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) on the arrival of the flight in Canada, submit to the Agency, on request, a passenger list showing the last names and the initials of all passengers transported on the charter; and

(4) L'alinéa 95(3)(b)² de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) the air carrier shall specify on the page of the charter contract referred to in paragraph (a) that bears the signatures of the air carrier and the charterer that a charter authorization has been issued by the Agency and the period of the validity thereof;

(5) Le passage de l'alinéa 95(3)(f)² de la version anglaise du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

(f) the air carrier, on filing with the Agency a copy of a financial guarantee pursuant to paragraph (e), subsection 91(7) and paragraphs 93(1)(c) and (d), shall file evidence with the Agency that

18. L'alinéa 96(d)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) pour chaque vol affrété, le nombre de passagers provenant du Canada et le nombre de passagers provenant d'un pays étranger.

19. L'article 97² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

97. Le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office, sur demande, les renseignements additionnels dont celui-ci a besoin pour déterminer si le transporteur aérien s'est conformé aux articles 95 et 96.

20. L'article 103.1² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

103.1 Tout VAEU ou série de VAEU doit être effectué conformément aux règles et règlements des États-Unis et est assujéti aux articles 76 et 103.2 à 103.5.

21. L'intertitre précédant l'article 103.2² de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Restrictions d'exploitation

22. Le paragraphe 103.2(1)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

103.2 (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAEU ou une série de VAEU, à moins de satisfaire aux conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour le vol projeté;
- b) il a reçu l'autorisation d'effectuer le vol projeté des autorités aéronautiques du pays d'origine;
- c) il a reçu de l'Office un accusé de réception de l'avis visé à l'article 103.3.

23. Le passage de l'article 103.3² du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

103.3 Le transporteur aérien qui effectue un VAEU ou une série de VAEU au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit aviser l'Office par écrit avant la date et l'heure d'arrivée au Canada du vol affrété ou avant la date du premier vol de la série. L'avis doit contenir les renseignements suivants :

24. L'alinéa 103.4(a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) à l'arrivée du vol au Canada, remettre à l'Office, sur demande, la liste des passagers sur laquelle figurent le nom de famille et les initiales de tous les passagers transportés sur le vol;

² SOR/96-335

² DORS/96-335

25. Subsection 110(3)² of the Regulations is replaced by the following:

- (3) No air carrier shall advertise, offer or charge any toll
- (a) where the toll is in a tariff that has been rejected by the Agency;
- (b) where the toll has been disallowed or suspended by the Agency; or
- (c) prior to the effective date of the applicable tariff, unless there is a notation in an advertisement, a solicitation, an electronic display such as a computer reservation system, or a travel document that clearly states that the sale of the transportation at the applicable tariff is subject to government approval.

(3.1) For the purposes of paragraph (3)(c), “government approval” means that the tariff is not disallowed or suspended by the Agency.

26. Subsection 114(7)² of the Regulations is replaced by the following:

(7) Every tariff and filing advice sent to the Agency shall be addressed to the Secretary, Canadian Transportation Agency, Ottawa, Canada K1A 0N9, Attention: Tariffs Division.

27. The Regulations are amended by adding the following after section 116:*Flight Coupons*

116.1 On request, an air carrier shall

- (a) permit a representative authorized by the Agency to examine flight coupons surrendered by passengers; or
- (b) file with the Agency or provide to a representative of the Agency for filing, surrendered flight coupons or legible photocopies thereof, or information equivalent to that found in flight coupons but in another format.

Travel Documents

116.2 An air carrier shall, on the request of a passenger, issue to the passenger non-transferable travel documents that clearly show

- (a) the name of the passenger;
- (b) the person providing the aircraft and the aircraft type for each segment of the journey;
- (c) the name or flight designator code of the air carrier or air carriers performing the transportation;
- (d) the points of emplanement and deplanement of the passenger for both the outbound and, if applicable, return portions of the transportation;
- (e) the flight numbers of the outbound and, if applicable, return portions of the transportation;
- (f) the dates of departure and, if applicable, return of the passenger or a notation that return is open;
- (g) the date that the travel document was issued;
- (h) the total fare paid for the transportation; and
- (i) the fare basis codes and the calculations, including amounts used for establishing the total fare paid for transportation.

28. Section 118² of the Regulations and the heading before it are repealed.**29. Section 120 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(3) No air carrier shall publish or file a tariff in a medium other than paper through an agent appointed pursuant to section 134,

25. Le paragraphe 110(3)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (3) Il est interdit au transporteur aérien d’annoncer, d’offrir ou d’exiger une taxe :
- a) qui figure dans un tarif qui a été rejeté par l’Office;
- b) qui a été refusée ou suspendue par l’Office;
- c) avant l’entrée en vigueur du tarif applicable, à moins qu’il n’y ait, dans la publicité, les offres, les affichages électroniques — tels les systèmes informatisés de réservations — ou les documents de voyage, une mention indiquant clairement que la vente du transport selon le tarif est assujettie à l’approbation du gouvernement.

(3.1) Pour l’application de l’alinéa (3)c), « l’approbation du gouvernement » s’interprète comme signifiant que le tarif n’a pas été refusé ni suspendu par l’Office.

26. Le paragraphe 114(7)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Les tarifs et les avis de dépôt envoyés à l’Office doivent être adressés au secrétaire, à l’attention de la Division des tarifs, Office des transports du Canada, Ottawa, Canada K1A 0N9.

27. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 116, de ce qui suit :*Coupons de vol*

116.1 Le transporteur aérien doit, sur demande :

- a) soit permettre au représentant autorisé de l’Office d’examiner les coupons de vol remis par les passagers;
- b) soit déposer auprès de l’Office ou donner à un représentant de l’Office pour dépôt les coupons de vol remis ou des photocopies lisibles de ceux-ci, ou tout document sous une autre forme contenant des renseignements équivalents.

Documents de voyage

116.2 Le transporteur aérien doit, à la demande d’un passager, lui remettre un document de voyage incessible qui indique clairement :

- a) le nom du passager;
- b) la personne qui fournit l’aéronef et le type d’aéronef utilisé pour chaque partie du voyage;
- c) le nom ou l’indicatif de vol du transporteur aérien ou des transporteurs aériens qui assurent le transport;
- d) les points d’embarquement et de débarquement du passager à l’aller et, s’il y a lieu, au retour du vol;
- e) le numéro de vol de l’aller et, s’il y a lieu, le numéro de vol du retour;
- f) les dates de départ et, s’il y a lieu, de retour du passager ou une mention indiquant que le vol retour est ouvert;
- g) la date à laquelle le document de voyage est remis;
- h) le prix total payé pour le transport;
- i) les codes du calcul du prix et le détail du calcul, y compris les montants qui ont servi à calculer le prix total payé pour le transport.

28. L’article 118² du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.**29. L’article 120 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Il est interdit au transporteur aérien de publier ou de déposer un tarif sur un support autre que le papier par l’entremise d’un

² SOR/96-335² DORS/96-335

unless the carrier first files with the Agency a copy of the Direction that is in effect issued in the form set out in Schedule XIV.

(4) An air carrier may revoke a Direction referred to in subsection (3) by

- (a) filing a new Direction that specifically cancels the previous Direction; or
- (b) filing a Revocation of Direction in the form set out in Schedule XV.

30. The Regulations are amended by adding the following after section 135.4:

DIVISION IV

INTERNATIONAL CHARTERS

Application

135.5 This Division applies in respect of every air carrier that operates an international charter.

General

135.6 (1) Subject to subsection (5), every air carrier shall

- (a) publish or display and make available for public inspection, at the business office of the air carrier, all the tariffs in effect in respect of the international charter offered by the air carrier, whether or not those tariffs have been filed with the Agency;
- (b) clearly identify in the tariffs referred to in paragraph (a) the trade name of the carrier, the rates, charges and terms and conditions of carriage applicable in respect of the charter service offered by the air carrier;
- (c) retain a record of the tariffs referred to in paragraph (a) for a period of at least three years after the tariffs cease to have effect; and
- (d) file with the Agency tariffs that contain general terms and conditions of carriage that are broadly applicable to all air transportation and that are not directly related to a rate or charge, in the style and, where applicable, with the information, that is required by Division I of Part III.

(2) No air carrier shall impose any rate or charge, or apply any term or condition of carriage, in respect of the charter service it offers, unless the rate, charge, term or condition is set out in a tariff referred to in paragraph (1)(a) that is in effect in respect of that service.

(3) An air carrier shall provide a copy of the tariffs referred to in paragraph (1)(a) or any portion thereof to any person on the request of that person.

(4) Subsections (1) to (3) do not apply in respect of a charter price set out in a contract respecting an international charter between an air carrier and a charterer where

- (a) the parties to the contract agree to keep the charter price confidential;
- (b) the air carrier retains a copy of the page showing the charter price for a period of at least three years after the date it ceases to have effect; and
- (c) the air carrier makes available to the Agency, on request, a copy of the page showing the charter price.

(5) Subsections (1) to (4) do not apply in respect of a resaleable charter or entity charter that serves the transportation needs of the

agent nommé conformément à l'article 134, à moins qu'il ne dépose au préalable auprès de l'Office une copie de la directive en vigueur, établie en la forme prévue à l'annexe XIV.

(4) Le transporteur aérien peut révoquer une directive visée au paragraphe (3) :

- a) soit en déposant une nouvelle directive qui annule cette dernière;
- b) soit en déposant une révocation de la directive en la forme prévue à l'annexe XV.

30. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 135.4, de ce qui suit :

SECTION IV

VOLS AFFRÉTÉS INTERNATIONAUX

Application

135.5 La présente section s'applique aux transporteurs aériens qui effectuent des vols affrétés internationaux.

Dispositions générales

135.6 (1) Sous réserve du paragraphe (5), le transporteur aérien doit :

- a) publier ou afficher et mettre à la disposition du public pour consultation, à son bureau, les tarifs en vigueur applicables aux vols affrétés internationaux qu'il offre, que ces tarifs aient été déposés ou non auprès de l'Office;
- b) indiquer clairement dans ces tarifs son nom commercial ainsi que les taux, frais et conditions de transport applicables au service d'affrètement qu'il offre;
- c) conserver un registre de ces tarifs pendant au moins trois ans après leur cessation d'effet;
- d) déposer auprès de l'Office des tarifs qui contiennent les conditions générales de transport applicables à tout transport aérien et ne se rapportant pas directement à des taux ou frais précis, et qui sont conformes aux exigences de forme et, s'il y a lieu, de contenu prévues à la section I de la partie III.

(2) Le transporteur aérien ne peut imposer des taux ou des frais ou appliquer des conditions de transport pour le service d'affrètement qu'il offre que si ceux-ci figurent dans les tarifs applicables visés à l'alinéa (1)a).

(3) Le transporteur aérien doit fournir à toute personne qui en fait la demande une copie de tout ou partie des tarifs visés à l'alinéa (1)a).

(4) Les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas au prix de l'affrètement stipulé dans le contrat relatif à un vol affrété international conclu entre le transporteur aérien et un affréteur, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) les parties au contrat s'engagent à garder le prix de l'affrètement confidentiel;
- b) le transporteur aérien conserve une copie de la page indiquant le prix de l'affrètement pendant au moins trois ans après la date de sa cessation d'effet;
- c) le transporteur aérien met à la disposition de l'Office, sur demande, une copie de la page indiquant le prix de l'affrètement.

(5) Les paragraphes (1) à (4) ne s'appliquent pas aux VAR et aux VASP servant à répondre aux besoins de transport des

bona fide guests, employees and workers of a lodge operation, including the transportation of luggage, materials and supplies of those guests, employees and workers.

Powers of the Agency

135.7 Where the Agency, on receiving a complaint or of its own motion, determines that any rate, charge, term or condition of carriage set out in a tariff is unjust or unreasonable, the Agency may

- (a) suspend or disallow the tariff or a portion thereof;
- (b) establish and substitute another tariff or portion thereof for the suspended or disallowed tariff or portion thereof; or
- (c) prohibit an air carrier from advertising, offering or applying the suspended or disallowed tariff or portion thereof.

Tariffs and Tolls

135.8 (1) No air carrier shall operate a resaleable charter or an entity charter, as the case may be, unless the air carrier has filed with the Agency a resaleable charter tariff or entity charter tariff that is in effect on the date of signature of the contract for the charter and is applicable for the dates and times of performance of the outbound and inbound portions of the charter under the contract.

(2) No air carrier shall, in respect of a resaleable charter or entity charter, as the case may be, offer or charge any toll other than the tolls that are applicable to that charter pursuant to the air carrier's charter tariff in effect on the date of signature of the contract for the charter and is applicable for the dates and times of performance of the outbound and inbound portions of the charter under the contract.

(3) Unless a resaleable charter tariff or entity charter tariff, as the case may be, that is filed with the Agency has been rejected, or suspended or disallowed by the Agency, or withdrawn by the air carrier, prior to its effective date, the charter tariff becomes effective not less than

- (a) 45 days after the date of filing that tariff, if filed by a Canadian air carrier; and
- (b) 30 days after the date of filing that tariff, if filed by a non-Canadian air carrier.

(4) Tolls shall be published for the entire passenger seating capacity of every aircraft

- (a) at a rate per seat per mile, in the case of a resaleable charter, and shall indicate the type and seating configuration of the aircraft, the days or other period of time and the geographic area or route in respect of which the tolls apply; or
- (b) at a rate per mile, in the case of entity charters.

(5) An air carrier may establish specific point to point flat sum charter prices in lieu of tolls referred to in subsection (4).

(6) Notwithstanding any other provision of these Regulations, the Agency shall disallow any toll contained in a resaleable charter tariff of a non-Canadian air carrier where it determines that the toll is less than the lowest resaleable charter toll in the resaleable charter tariff of any Canadian air carrier.

31. The Regulations are amended by adding the following after Schedule XIII:

véritables clients, des véritables employés et des véritables travailleurs d'un hôtel pavillonnaire, y compris le transport des bagages, du matériel et des fournitures de ces personnes.

Pouvoirs de l'Office

135.7 Si l'Office détermine, à la suite d'une plainte ou de son propre chef, que des taux, des frais ou des conditions de transport figurant dans un tarif sont injustes ou déraisonnables, il peut :

- a) suspendre ou refuser tout ou partie du tarif;
- b) établir un autre tarif ou partie de tarif et le substituer au tarif ou à la partie de tarif suspendu ou refusé;
- c) interdire au transporteur aérien d'annoncer, d'offrir ou d'appliquer tout ou partie du tarif suspendu ou refusé.

Tarifs et taxes

135.8 (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAR ou un VASP à moins d'avoir déposé auprès de l'Office un tarif VAR ou VASP, selon le cas, qui est en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement et applicable aux dates et aux heures de l'aller et du retour du VAR ou du VASP prévu dans le contrat.

(2) Il est interdit au transporteur aérien d'offrir ou d'imposer, pour un VAR ou un VASP, des taxes autres que celles exigibles pour ce VAR ou ce VASP selon son tarif VAR ou VASP en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement et applicable aux dates et aux heures de l'aller et du retour du VAR ou du VASP prévu dans le contrat.

(3) Sauf dans les cas où le tarif VAR ou VASP déposé auprès de l'Office est, avant son entrée en vigueur, soit rejeté, soit suspendu ou refusé par lui, soit retiré par le transporteur aérien, le tarif VAR ou VASP prend effet au plus tôt à l'expiration du délai de :

- a) 45 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien canadien;
- b) 30 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien non canadien.

(4) Les taxes doivent être publiées pour le nombre total de sièges passagers de chaque aéronef :

- a) dans le cas d'un VAR, à un taux par siège par mille, avec indication du type d'aéronef, de la répartition des sièges, des jours ou autre période et de la région ou de l'itinéraire auxquels elles s'appliquent;
- b) dans le cas d'un VASP, à un taux par mille.

(5) Le transporteur aérien peut, au lieu des taxes visées au paragraphe (4), établir des prix forfaitaires entre des points précis pour les vols affrétés.

(6) Malgré les autres dispositions du présent règlement, l'Office refuse toute taxe contenue dans le tarif VAR d'un transporteur aérien non canadien s'il détermine qu'elle est inférieure à la taxe VAR la plus basse contenue dans le tarif VAR de tout transporteur aérien canadien.

31. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe XIII, de ce qui suit :

SCHEDULE XIV
(Subsection 120(3))

DIRECTION

REMOVAL OF TARIFF MATERIAL DISALLOWED,
SUSPENDED OR REJECTED BY THE AGENCY

(Corporate name and address of air carrier) CTA(A)(IR) No. _____ (number consecutively)
Cancels CTA(A)(IR) No. _____
Date

TO:
Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N9

I/we, (name of air carrier), of (address) do hereby direct (name of agent) to remove from all tariffs filed material that has been disallowed, suspended or rejected by the Agency, within three business days following notification by the Agency that such material has not been accepted.

This Direction remains in force until revoked by filing a new Direction explicitly cancelling this Direction or by filing a Revocation of Direction in the form set out in Schedule XV.

(Signature, name and title of authorized officer)

(Witness)

Duplicate mailed to: (name and address of agent)

(Corporate seal)

SCHEDULE XV
(Subsection 120(4))

REVOCATION OF DIRECTION

REMOVAL OF TARIFF MATERIAL DISALLOWED,
SUSPENDED OR REJECTED BY THE AGENCY

(Corporate name and address of air carrier) CTA(A)(IR) No. _____
Date

TO:
Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N9

ANNEXE XIV
(paragraphe 120(3))

DIRECTIVE

CONCERNANT LE RETRAIT DES PASSAGES DE TARIF
REFUSÉS, SUSPENDUS OU REJETÉS PAR L'OFFICE

(Raison sociale et adresse du transporteur aérien) N° OTC(A)(IR) _____ (numéroter consécutivement)
annulant N° OTC(A)(IR) _____
Date

AU :
Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N9

Moi/nous, (nom du transporteur aérien), du (adresse), j'ordonne/nous ordonnons à (nom de l'agent) de retirer de tous les tarifs les passages refusés, suspendus ou rejetés par l'Office, dans les trois jours ouvrables suivant la réception de l'avis de l'Office indiquant que ces passages n'ont pas été acceptés.

La présente directive demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit révoquée par le dépôt d'une nouvelle directive l'annulant expressément ou par le dépôt d'une révocation conforme à l'annexe XV.

(Signature, nom et titre de l'administrateur dûment autorisé)

(témoin)

Double expédié par la poste à (nom et adresse de l'agent).

(sceau du transporteur aérien)

ANNEXE XV
(paragraphe 120(4))

RÉVOCATION DE LA DIRECTIVE

CONCERNANT LE RETRAIT DES PASSAGES DE TARIF
REFUSÉS, SUSPENDUS OU REJETÉS PAR L'OFFICE

(Raison sociale et adresse du transporteur aérien) N° OTC(A)(IR) _____
Date

Date
AU :
Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N9

Direction CTA(A)(IR) No. _____ concerning the removal of tariff material disallowed, suspended or rejected by the Agency, issued by *(name and address of air carrier)* to *(name of agent)* is hereby revoked.

La directive n° OTC(A)(IR) concernant le retrait des passages de tarif refusés, suspendus ou rejetés par l'Office, émise par *(nom et adresse du transporteur aérien)* à *(nom de l'agent)* est par la présente révoquée.

(Signature, name and title of authorized officer)

(Signature, nom et titre de l'administrateur dûment autorisé)

(Witness)

(témoin)

Duplicate mailed to: *(name and address of agent)*

Double expédié par la poste à *(nom et adresse de l'agent)*.

(Corporate seal)

(sceau du transporteur aérien)