



CANADA

TREATY SERIES **2001/15** RECUEIL DES TRAITÉS

AIR

Air Services Agreement between the Government of **CANADA** and the
Government of the **RUSSIAN FEDERATION**

Ottawa, December 18, 2000

In force March 9, 2001

AIR

Accord de transport aérien entre le gouvernement du **CANADA** et le
gouvernement de la **FÉDÉRATION DE RUSSIE**

Ottawa, le 18 décembre 2000

En vigueur le 9 mars 2001

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF CANADA
AND
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

TAKING INTO CONSIDERATION the fact of Canada and the Russian Federation being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

1. For the purposes of this Agreement the term:
 - (a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Russian Federation, the Federal Aviation Authority of Russia or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Authority, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency or any other person or body authorized to perform any function exercised by the said authorities;
 - (b) "Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto;
 - (c) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex and any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to the Contracting Parties, and any amendment of the Convention under Article 94 thereof ratified by both States;
 - (d) "Designated Airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE, ci-après dénommés les «Parties Contractantes»,

CONSIDÉRANT le fait que le Canada et la Fédération de Russie sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

DÉSIRANT conclure un accord afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, l'expression :
 - a) «Autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Fédération de Russie, l'Office fédéral de l'aviation de la Russie ou toute personne ou organisme autorisé à exercer toute fonction qu'exerce présentement ledit Office, et dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada ou toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions de ces autorités ;
 - b) «Accord» désigne le présent Accord et toute annexe qui l'accompagne;
 - c) «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le septième jour de décembre 1944, ainsi que toute annexe ou modification de l'annexe adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où telle annexe et sa modification sont applicables aux Parties Contractantes, ainsi que toute modification de la Convention adoptée en vertu de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties Contractantes ;
 - d) «Entreprise de transport aérien désignée» ou «Entreprise» désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

- (e) "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - (f) "territory" in relation to a State has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
 - (g) "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. Titles of Articles used herein shall be for reference purposes only.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. In accordance with provisions of the Annex 1 of the present Agreement the airlines of each Contracting Party shall enjoy while operating international air service the following rights:
 - (a) to fly across the territory of the State of the other Contracting Party without landing;
 - (b) to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party for non-traffic purposes.
2. Each Contracting party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating international air services on the routes specified in Annex 1 to the present Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).
3. The airlines designated by each Contracting Party while operating international air service on a specified route in addition to the rights mentioned in paragraph 1 of this Article shall have the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in Annex 1 to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board passengers, cargo and mail carried for hire or reward, between the points in the territory of the other Contracting Party.

- e) «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de transport aérien» et «Escale non commerciale» ont les significations que leur attribue l'article 96 de la Convention ;
 - f) «Territoire», relativement à un État, a la signification que lui attribue l'article 2 de la Convention ;
 - g) «Tarifs» désigne les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions applicables aux autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier.
2. Les titres des articles utilisés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de référence.

ARTICLE 2

Octroi des droits

1. En conformité avec les dispositions de l'annexe 1 du présent Accord, les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante ont, dans l'exploitation d'un service aérien international, les droits suivants :
 - a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir ;
 - b) le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
2. Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'établissement et de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes précisées à l'annexe 1 du présent Accord (ci-après appelés respectivement les «services convenus» et les «routes précisées»).
3. Outre les droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante ont, dans l'exploitation d'un service aérien international sur une route précisée, le droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points précisés pour cette route à l'annexe 1 du présent Accord, afin d'y embarquer et/ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.
4. Le présent article n'a pas pour effet de conférer à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point de ce territoire.

ARTICLE 3**Designation and Authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the operation of the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
2. On receipt of such notification Aeronautical Authorities of the Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to each designated airline the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party prior to granting the operating authorization may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.
4. Each Contracting Party shall have the right directly, or through its Aeronautical Authorities, to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services for which it is designated provided that it complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.

ARTICLE 4**Revocation and Limitation of Authorization**

1. Each Contracting Party acting directly or through the Aeronautical Authorities shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals;
 - (b) in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting party granting the rights; or
 - (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

ARTICLE 3**Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes précisées et de retirer la désignation d'une entreprise de transport aérien ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à une entreprise antérieurement désignée.
2. Dès réception d'une telle notification, les autorités aéronautiques de la Partie Contractante doivent sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder à chaque entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation requises.
3. Avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante qu'elle les convainque de son aptitude à remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qui sont normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités pour l'exploitation de services aériens internationaux.
4. Chaque Partie Contractante a le droit, directement ou par l'entremise de ses autorités aéronautiques, de refuser l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits mentionnés à l'article 2 du présent Accord, lorsqu'elle n'est pas persuadée que l'essentiel de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou entre les mains de ses ressortissants.
5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est désignée, à condition qu'elle se conforme aux dispositions pertinentes du présent Accord, et en particulier à condition que des tarifs soient établis en conformité avec les dispositions de l'article 12 du présent Accord.

ARTICLE 4**Révocation et limitation de l'autorisation**

1. Chaque Partie Contractante peut, directement ou par l'entremise de ses autorités aéronautiques, révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre les droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires pour l'exercice de tels droits à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:
 - a) si dans tous les cas elle n'est pas persuadée que l'essentiel de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou celles de ses ressortissants ;
 - b) si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a conféré les droits ; ou
 - c) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and regulations, or unless safety or security requires immediate action under this Article, Article 6 or Article 7 of this Agreement, such rights shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request or some further period by agreement between the Aeronautical Authorities.

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting party relating to the arrival in or the departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one contracting Party relating to arrival in, stay in, departure from or transit through its territory of passengers, crews, cargo or mail, such as those relating to passport, customs, currency and sanitary measures, shall be applied to passengers, crews, cargo or mail of an airline or airlines designated by the other Contracting Party while within the said territory.
3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to any airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from the imposition of customs duties, taxes and other import charges on goods entering the territory of the Contracting Parties, with the fees for services, customs clearance and storage being levied under the national law of the Contracting Parties, subject to paragraph 3 of this Article.

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licences

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

2. À moins qu'une révocation, suspension ou imposition immédiates des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soit essentielle pour empêcher d'autres violations des lois et des règlements, ou à moins que la sûreté ou la sécurité ne requière des mesures immédiates aux termes du présent article, de l'article 6 ou de l'article 7 du présent Accord, les droits mentionnés ci-dessus ne peuvent être exercés qu'après la tenue de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces consultations doivent débiter dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande ou à l'intérieur d'une période plus longue convenue entre les autorités aéronautiques.

ARTICLE 5

Application des lois et des règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante se rapportant à l'arrivée sur son territoire, ou au départ de son territoire, d'aéronefs utilisés dans des services aériens internationaux, ou se rapportant à l'exploitation et au pilotage de tels aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire doivent s'appliquer aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs aux formalités d'entrée, de séjour ou de départ de son territoire ou de transit à travers son territoire, de passagers, d'équipages, de marchandises ou de courrier, par exemple les lois et règlements se rapportant aux passeports, aux douanes, à la monnaie et aux mesures sanitaires, doivent être appliqués aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante tant qu'ils se trouvent sur son territoire.
3. Dans l'application de ses règlements relatifs notamment aux douanes, à l'immigration et à la quarantaine, une Partie Contractante ne peut accorder une préférence à une quelconque entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de l'autre Partie Contractante qui exploite des services aériens internationaux similaires.
4. Sujet au paragraphe 3 du présent article, les passagers, les bagages et les marchandises qui sont en transit direct doivent être exemptés des droits de douane, des taxes et autres frais d'importation sur les marchandises qui entrent dans le territoire des Parties Contractantes, mais les frais de service, de dédouanage et d'entreposage doivent être perçus selon la loi nationale des Parties Contractantes.

ARTICLE 6

Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties Contractantes et encore en vigueur doivent être reconnus comme valides par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que ces certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the Contracting party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time, the provisions of Article 4 of this Agreement shall apply.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

2. Si les privilèges ou conditions attachées aux brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes à une personne ou à une entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention et si cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander la tenue de consultations, conformément à l'article 16 du présent Accord, avec les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante, dans le dessein de préciser la pratique en question.
3. Chaque Partie Contractante peut demander la tenue de consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie Contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties Contractantes estime que l'autre Partie Contractante n'applique pas véritablement, dans ces domaines, des règles et normes de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle doit en informer l'autre Partie Contractante et lui faire part des mesures jugées nécessaires pour assurer la conformité à ces normes minimales ; et l'autre Partie Contractante doit appliquer les mesures correctives nécessaires. Si l'autre Partie Contractante n'applique pas dans un délai raisonnable les mesures correctives nécessaires, alors les dispositions de l'article 4 du présent Accord doivent s'appliquer.

ARTICLE 7

Sécurité de l'aviation

1. En conformité avec les droits et les obligations qui leur incombent aux termes du droit international, les Parties Contractantes confirment que leur obligation réciproque de préserver la sécurité de l'aviation civile contre les interventions illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans que soit restreinte la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties Contractantes peuvent agir plus particulièrement en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 février 1988, et de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation liant les deux Parties Contractantes.
2. Une Partie Contractante doit apporter à l'autre, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and operators of international airports in the territory of their States act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the Aeronautical Authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.
8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Les Parties Contractantes doivent agir en conformité avec les dispositions et les exigences techniques en matière de sécurité de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes de la Convention, dans la mesure où telles dispositions et exigences sont applicables aux Parties Contractantes ; elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs dont le siège principal de leur exploitation ou la résidence permanente se trouve sur leur territoire et des exploitants d'aéroports internationaux situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.
4. Chaque Partie Contractante reconnaît que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions et exigences en matière de sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie Contractante pour l'admission sur le territoire de celle-ci, le départ de ce territoire ou le séjour sur ce territoire.
5. Chaque Partie Contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages de soute, des marchandises et des provisions de bord avant et durant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante doit aussi accorder une bienveillante attention à toute demande de l'autre Partie Contractante pour que soient appliquées des mesures spéciales de sécurité en réponse à une menace particulière.
6. S'il se produit une capture illicite ou une menace de capture illicite d'un aéronef civil, ou s'il se produit d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes doivent se prêter mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans risque à l'incident, réel ou appréhendé.
7. Chaque Partie Contractante doit aussi accorder une bienveillante attention à la demande de l'autre Partie Contractante de conclure des arrangements administratifs réciproques permettant aux autorités aéronautiques d'une Partie Contractante de procéder sur le territoire de l'autre Partie Contractante à sa propre évaluation des mesures de sécurité employées par les exploitants d'aéronefs à l'égard de vols destinés au territoire de la première Partie Contractante.
8. Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs légitimes de croire que l'autre Partie Contractante a dérogé aux dispositions du présent article, la première Partie Contractante peut demander la tenue immédiate de consultations avec l'autre Partie Contractante. L'impossibilité pour les Parties Contractantes de parvenir à un accord satisfaisant constitue un motif justifiant l'application de l'article 4 du présent Accord.

ARTICLE 8

Use of Airports and Aviation Facilities

1. Fees and other charges for the use of airports including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of airways, air traffic and air navigation facilities, communication facilities and services shall be levied in accordance with the rates established in the territory of each Contracting Party as applied to their own or to foreign carriers operating international air services. No preference shall be given to any airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
2. In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities, made available in the territory of each Contracting Party, no preference shall be given to any airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 9

Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the routes specified in Annex I.
2. In operating the agreed services, the designated airline or airlines of one Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of each Contracting Party shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and each designated airline shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

ARTICLE 8**Utilisation des aéroports et des autres installations de l'aviation**

1. Des droits et autres frais portant sur l'utilisation des aéroports, notamment de leurs installations, de leurs équipements, services techniques et autres, et des frais applicables à l'utilisation des routes aériennes, des équipements de contrôle de la circulation aérienne et de la navigation aérienne, des équipements de communication et des divers services doivent être perçus en conformité avec les taux établis sur le territoire de chaque Partie Contractante, qui sont appliqués par celle-ci à ses propres transporteurs ou aux transporteurs étrangers exploitant des services aériens internationaux. Aucune préférence ne doit être accordée à une quelconque entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de l'autre Partie Contractante offrant des services aériens internationaux analogues.
2. Durant l'utilisation des aéroports, des routes aériennes, des services de circulation aérienne et des équipements s'y rapportant, qui sont disponibles sur le territoire de chaque Partie Contractante, aucune préférence ne doit être accordée à une quelconque entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de l'autre Partie Contractante offrant des services aériens internationaux analogues.

ARTICLE 9**Capacité**

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante doivent avoir des occasions égales et équitables d'exploiter les services convenus sur les routes précisées dans l'annexe I.
2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante doivent prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie Contractante afin de ne pas nuire indûment à la bonne marche des services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.
3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins de transport aérien du public sur les routes spécifiées et chaque entreprise de transport aérien désignée doit avoir comme objectif premier l'offre, selon un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, entre les territoires des Parties Contractantes.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline operation.
5. The capacity to be provided on the specified routes, i.e. frequency of services and type of aircraft, shall be agreed in advance between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this Article, and subject to the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. In the absence of an agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the Aeronautical Authorities of the Contracting parties which will endeavour to resolve the problem pursuant to Article 16 of this Agreement. Pending an arrangement either at the airline level or between the Aeronautical Authorities, the status quo shall be maintained.

ARTICLE 10

Statistics

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange, at the request of either of them, such statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of assessing the capacity provided on the agreed service. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.
2. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall maintain close contact with respect to the implementation of paragraph 1 of this Article. Consultations may be held in accordance with Article 16 of this Agreement to discuss the details and the methods for the provision of statistical information.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers, de marchandises et de courrier qui sont embarqués ou chargés, et débarqués ou déchargés, en des points des routes précisées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien doivent être prises conformément au principe général suivant lequel la capacité est établie en fonction :
 - a) des exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;
 - b) des exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États formant la région ; et
 - c) des exigences de l'exploitation des opérations directes.
5. La capacité à assurer sur les routes précisées, c'est-à-dire la fréquence des services et le genre d'aéronefs, doit être convenue à l'avance entre les entreprises de transport aérien désignées, en conformité avec les principes énoncés dans le présent article, et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes. En l'absence d'une entente entre les entreprises de transport aérien désignées, l'affaire doit être soumise aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes, qui doivent s'efforcer de régler le problème en conformité avec l'article 16 du présent Accord. Le statu quo doit être maintenu jusqu'à ce qu'un arrangement soit conclu au niveau des entreprises de transport aérien, ou entre les autorités aéronautiques.

ARTICLE 10

Statistiques

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes doivent échanger, à la demande de l'une d'elles, les relevés statistiques pouvant être raisonnablement nécessaires pour l'évaluation de la capacité fournie sur les services convenus. Ces relevés doivent comprendre toute l'information requise pour déterminer le volume du trafic exploité sur les services convenus, ainsi que les points d'origine et de destination de ce trafic.
2. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes doivent maintenir une étroite liaison en ce qui concerne la mise en oeuvre du paragraphe 1 du présent article. Des consultations peuvent être tenues en conformité avec l'article 16 du présent Accord pour discuter des détails et des méthodes se rapportant à la transmission de l'information statistique.

ARTICLE 11**Customs, Duties and other charges**

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from customs duties, taxes and other import charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
 - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in and remaining on board the aircraft until take-off from the territory of the other Contracting Party; and
 - (c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting party in the territory of the other Contracting Party within reasonable limits;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that other Contracting Party. In such case, under the national law of the other Contracting Party, these goods must be placed under the supervision of the Customs authorities until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs regulations of the latter.
4. Charges corresponding to the services performed for storage and customs clearance in the territory of one Contracting Party will be charged in accordance with the internal legislation of that Contracting Party.

ARTICLE 11**Droits de douane et autres frais**

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie Contractante doit exempter l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des droits de douane, des taxes et autres frais d'importation sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, notamment les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de transport aérien, ainsi que la réserve de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les documents imprimés portant le symbole de l'entreprise, ainsi que les documents publicitaires usuels distribués sans frais par cette entreprise de transport aérien.
2. Les dispenses accordées par le présent article doivent s'appliquer aux objets mentionnés au paragraphe 1 du présent article qui sont :
 - a) introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou au nom de cette entreprise ;
 - b) conservés et retenus à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante au moment de l'arrivée et jusqu'au départ de ceux-ci du territoire de l'autre Partie Contractante; et
 - c) pris à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante, dans les limites raisonnables

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés totalement à l'intérieur du territoire de la Partie Contractante qui accorde la dispense, à condition qu'ils n'en soient pas disposés sur le territoire de ladite Partie Contractante.
3. L'équipement aéroporté normal, ainsi que les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie Contractante. Dans un tel cas, aux termes de la loi nationale de l'autre Partie Contractante, ces objets doivent être placés sous la surveillance des autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé d'une autre manière, conformément aux règlements douaniers de cette dernière.
4. Les frais appliqués aux services d'entreposage et de dédouanage sur le territoire d'une Partie Contractante devront être établis en conformité avec la législation interne de cette Partie Contractante.

ARTICLE 12

Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over all or part of the same route.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the Aeronautical Authorities. If within fifteen (15) days from the date of submission, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party have not notified the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the expiration of the fifteen (15) days period mentioned above. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the Aeronautical Authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than fifteen (15) days.
3. If during the period applicable in accordance with paragraph 2 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.
4. If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.
5. No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it.
6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in the same manner.
7. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both Aeronautical Authorities.

ARTICLE 13

Sales

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents and including the use of its own transportation documents.

ARTICLE 12**Tarifs**

1. Les tarifs appliqués pour le transport sur les services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante doivent être établis à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les éléments pertinents, notamment les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des utilisateurs et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien exploitant une partie ou la totalité de la même route.
2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article doivent être soumis aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; dans des cas spéciaux, une période plus courte peut être acceptée par les autorités aéronautiques. Si, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de proposition, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante n'ont pas informé les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qu'elles sont insatisfaites du tarif qui leur a été proposé, le tarif sera considéré comme un tarif acceptable et prendra effet à l'expiration de la période de quinze (15) jours mentionnée précédemment. Si une période plus courte est acceptée par les autorités aéronautiques pour la proposition d'un tarif, elles peuvent également s'entendre pour que le délai de signification de l'avis d'insatisfaction soit inférieur à quinze (15) jours.
3. Si, durant la période visée au paragraphe 2 du présent article, un avis d'insatisfaction a été donné, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes doivent s'efforcer de parvenir à une entente sur le tarif.
4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur tout tarif qui leur a été proposé en vertu du paragraphe 2 du présent article, ni sur la détermination de tout tarif prévu au paragraphe 3 du présent article, le différend doit être réglé en conformité avec les dispositions de l'article 18 du présent Accord.
5. Aucun tarif ne doit entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties Contractantes en sont insatisfaites.
6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article doivent demeurer en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis de la même manière.
7. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes doivent s'efforcer de s'assurer que les tarifs demandés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont acceptés.

ARTICLE 13**Ventes**

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de faire la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents, et elle a également le droit d'utiliser ses propres documents de transport.

2. With respect to the sale of air transportation in the territory of one Contracting Party, the laws and regulations of that Contracting Party governing the use of currency shall apply.

ARTICLE 14

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said airlines in connection with the operation of the international air services. The said transfer shall be made in convertible currency according to the official exchange rate valid at the time of submission of the application for transfer and in accordance with the legislation of the Contracting Party from which territory the transfer is made.

ARTICLE 15

Airline Representatives

1. With the purpose of ensuring the operation of the agreed services, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall be granted, on the basis of reciprocity, the right to station in the territory of the other Contracting Party its representatives including administrative, commercial and technical personnel necessary.
2. Unless otherwise authorized in individual cases by competent authorities concerned, the above mentioned personnel shall consist of the nationals of either Contracting Party employed by a designated airline of that Contracting Party in the territory of the other Contracting Party as required in connection with the operation of agreed services and shall be subject to approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party and consistent with such laws and regulations:
 - (a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and
 - (b) both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 16

Consultations

1. From time to time there shall be the consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the implementation of this Agreement.

2. En ce qui concerne la vente de titres de transport aérien sur le territoire d'une Partie Contractante, les lois et les règlements relatifs à l'utilisation de la monnaie de cette Partie Contractante doivent s'appliquer.

ARTICLE 14

Transfert des bénéfices

Chaque Partie Contractante doit accorder aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excès des recettes sur les dépenses qui a été gagné par lesdites entreprises grâce à l'exploitation des services aériens internationaux. Le transfert doit être effectué en monnaie convertible, selon le taux de change officiel en vigueur au moment de la présentation de la demande de transfert, et en conformité avec la législation de la Partie Contractante à partir du territoire de laquelle le transfert est effectué.

ARTICLE 15

Représentants des entreprises de transport aérien

1. Afin de garantir l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes ont le droit, sur une base de réciprocité, de poster des représentants, y compris le personnel administratif, commercial et technique nécessaire, sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
2. Sauf si une autorité compétente en dispose autrement dans un cas donné, le personnel ci-dessus mentionné comprend les ressortissants de l'une des Parties Contractantes employés par une entreprise de transport aérien désignée de cette Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante, relativement à l'exploitation de services convenus, et ce personnel doit être approuvé par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.
3. Les représentants et les employés sont soumis aux lois et aux règlements applicables de l'autre Partie Contractante et, conformément à ces lois et ces règlements :
 - a) chaque Partie Contractante doit accorder, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail nécessaires ou autres documents semblables aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article ; et
 - b) les deux Parties Contractantes doivent dispenser de l'obligation d'obtenir un permis de travail les employés exerçant certaines fonctions temporaires qui ne dépassent pas quatre-vingt-dix (90) jours.

ARTICLE 16

Consultations

1. Des consultations doivent avoir lieu périodiquement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes afin d'assurer une étroite collaboration dans tous les aspects touchant l'application du présent Accord.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Modification of Agreement

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement and the Annexes thereto it may request a consultation which may be between the aeronautical authorities. Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless otherwise agreed. The modifications of the Agreement shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels. The modifications of Annexes may be made by an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement shall be settled by direct negotiations between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. If the said Aeronautical Authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
2. Should it not be possible to settle the dispute as provided for in paragraph 1 of this Article, each Contracting Party may limit, suspend or revoke the rights or privileges granted by it to the other Contracting Party under the terms of this Agreement.

ARTICLE 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 20

Registration with ICAO

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

2. Les consultations doivent débuter dans un délai de soixante (60) jours après la réception d'une demande en ce sens, sauf entente contraire des Parties Contractantes.

ARTICLE 17

Modification de l'Accord

Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier les termes du présent Accord et ses annexes, elle peut demander la tenue de consultations, lesquelles peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques. Les consultations doivent débuter dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf entente contraire. Les modifications de l'Accord doivent entrer en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par échange de notes diplomatiques. Les annexes peuvent être modifiées par entente entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

ARTICLE 18

Règlement des différends

1. Tout différend se rapportant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord doit être réglé au moyen de négociations directes entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend doit être réglé par voie diplomatique.
2. S'il n'est pas possible de régler le différend comme le prévoit le paragraphe 1 du présent article, chaque Partie Contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle a accordés à l'autre Partie Contractante en vertu du présent Accord.

ARTICLE 19

Dénonciation

Chaque Partie Contractante peut à tout moment signifier à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie Contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de cette période.

ARTICLE 20

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification ultérieure doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 21

Multilateral Conventions

If both Contracting Parties become parties to any multilateral convention dealing with issues regulated by the present Agreement they may, by mutual consent, amend the present Agreement accordingly in order to bring it into conformity with the provisions of the said Convention.

ARTICLE 22

Entry into Force

The present Agreement shall enter into force at the date of the last written notification, through diplomatic channels, confirming that the Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for the entry into force of this Agreement. From the day this Agreement comes into force, the Air Transport Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of Canada, signed on July 11, 1966 is terminated in regard to the relations between the Russian Federation and Canada.

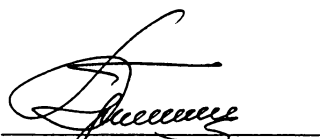
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in two originals, at *Ottawa*, on the *18th* day of *December* 2000, in the English, French and Russian languages, each version being equally authentic.



**FOR THE GOVERNMENT
OF CANADA**

David Collenette



**FOR THE GOVERNMENT OF
THE RUSSIAN FEDERATION**

Voktor Khristenko

ARTICLE 21**Conventions multilatérales**

Si les deux Parties Contractantes deviennent parties à une convention multilatérale se rapportant au présent Accord, elles peuvent, par consentement mutuel, modifier le présent Accord en conséquence, afin de l'harmoniser avec les dispositions de la convention multilatérale.

ARTICLE 22**Entrée en vigueur**

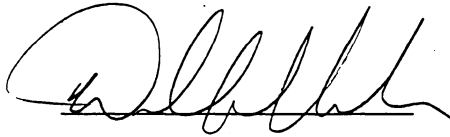
Le présent Accord doit entrer en vigueur à la date de la dernière notification écrite, communiquée par voie diplomatique, confirmant que les Parties Contractantes ont accompli toutes leurs formalités internes pour l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Accord sur le transport aérien entre le gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et le Gouvernement du Canada, signé le 11 juillet 1966, prend fin en ce qui concerne les relations entre la Fédération de Russie et le Canada à compter du jour où le présent Accord entre en vigueur.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.


FAIT en deux exemplaires, à *Ottawa*, ce *18^e* jour de *décembre* 2000, en langues française, anglaise et russe, toutes les versions faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA

POUR LE GOUVERNEMENT DE
LA FÉDÉRATION DE RUSSIE



David Collenette



Viktor Khristenko

ANNEX I**ROUTE SCHEDULE****Section I**

Route(s) to be operated by the designated airline(s) of Canada:

Points in Canada	Intermediate Points	Points in the Russian Federation	Points Beyond
Any point or points	Any point or points *	Moscow, St. Petersburg Three additional points to be named by Canada	A point in the Middle East or South Asia to be named by Canada

* (excluding points in the territory of the countries of the Commonwealth of Independent States (C.I.S.) and Baltic Republics)

Notes:

1. Any Intermediate Points and Beyond Points may be omitted on any or all flights provided that all services shall originate or terminate in Canada. Points in the Russian Federation may be served on the same flight or separately.
2. Intransit rights are available at Intermediate Points and at the points in the Russian Federation. Own stopover rights are available at Intermediate Points. Own stopover rights are available at points in the Russian Federation for traffic enroute to points beyond. Fifth freedom traffic rights are available between one Intermediate Point in Europe to be named by Canada, and Moscow. The exercise of fifth freedom rights shall be limited to two flights per week in each direction and fifty percent of aircraft capacity per flight.
3. Points to be named may be changed each IATA season on sixty days' notice to the aeronautical authorities of the Russian Federation, or such lesser notice as may be agreed to by the aeronautical authorities of the Russian Federation. Of the three additional Points in the Russian Federation to be named by Canada, three shall be available immediately for code sharing services but only one shall be available for own aircraft services as of October 27, 2002.

ANNEXE I**TABLEAU DES ROUTES****Section I**

Route(s) devant être exploitée(s) par l' (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) du Canada :

Points au Canada	Points intermédiaires	Points dans la Fédération de Russie	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points*	Moscou, Saint-Pétersbourg Trois points additionnels que nommera le Canada	Un point au Moyen-Orient ou en Asie du Sud que nommera le Canada

* (à l'exclusion des points sur le territoire des pays de la Communauté des États indépendants (C.E.I.) et des Républiques baltes)

Notes:

- Des points intermédiaires et points au-delà peuvent être omis sur un vol donné ou la totalité des vols, à condition que tous les services débutent ou se terminent au Canada. Les points dans la Fédération de Russie peuvent être desservis sur le même vol ou séparément.
- Des droits de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points dans la Fédération de Russie. Des droits propres d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires. Des droits propres d'escale peuvent être exercés aux points dans la Fédération de Russie pour le trafic en route vers des points au-delà. Des droits de la cinquième liberté peuvent être exercés entre un point intermédiaire en Europe, que nommera le Canada, et Moscou. L'exercice des droits de la cinquième liberté sera limité à deux vols hebdomadaires dans chaque direction et à cinquante pour cent de la capacité de l'aéronef pour chaque vol.
- Les points à nommer peuvent être modifiés à chaque saison de l'IATA, moyennant un avis de soixante (60) jours aux autorités aéronautiques de la Fédération de Russie, ou un avis plus court accepté par ces dernières. Les trois points additionnels dans la Fédération de Russie que doit nommer le Canada doivent être disponibles immédiatement pour partage de codes, mais à compter du 27 octobre 2002, un seul de ces trois points doit être disponible sur les services exploités avec des aéronefs propres à l'exploitant.

4. Notwithstanding Article 9 of the Agreement, the designated airlines of Canada shall in total be entitled to operate own aircraft services up to a maximum of nine (9) flights per week in each direction to the Russian Federation, provided that not more than daily flights in each direction are operated at Moscow or St. Petersburg and not more than two (2) flights per week in each direction are operated at the one additional point to be named by Canada. A third flight per week in each direction at the point to be named by Canada shall be subject to negotiations. Seasonal or ad hoc increases in capacity may be agreed in accordance with the procedures set out in Article 9 of the Agreement. Such increases shall not constitute a change to the above entitlements unless specifically agreed between the Contracting Parties.
5. Should a designated airline or airlines of Canada provide a service to points behind Canada in connection with the operation of the agreed services, public advertising or other forms of promotion by such airline shall not employ the terms "single carrier" or "through service", and shall state that such service is by connecting flights, even when for operational reasons a single aircraft is used. The flight number assigned to the services between Canada and the Russian Federation shall not be the same as that assigned to flights behind Canada.

Section II

Route(s) to be operated by the designated airline(s) of the Russian Federation:

Points in the Russian Federation	Intermediate Points	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Montreal, Toronto, Three additional points to be named by the Russian Federation	Two points to be selected by the Russian Federation from points in the USA and points in Central America

Notes:

- Any Intermediate Points and Beyond Points may be omitted on any or all flights provided that all services shall originate or terminate in the Russian Federation. Points in Canada may be served on the same flight or separately.
- Intransit rights are available at Intermediate Points and at Points in Canada. Own stopover rights are available at Intermediate Points. Own stopover rights are available at Points in Canada for traffic enroute to Points Beyond. Fifth freedom rights are available between Montreal and Points Beyond in the USA (excluding points in California and Florida) and between Montreal and Mexico City. The exercise of fifth freedom rights shall be limited to two flights per week in each direction and fifty percent of aircraft capacity per flight to each of the Points Beyond.

4. Nonobstant l'article 9 de l'Accord, les entreprises de transport aérien désignées du Canada ont au total, le droit d'exploiter des services avec leurs propres aéronefs jusqu'à concurrence de neuf vols hebdomadaires dans chaque direction vers la Fédération de Russie, à condition qu'au plus un vol quotidien dans chaque direction soit exploité à Moscou ou Saint-Pétersbourg et qu'au plus deux vols hebdomadaires dans chaque direction soient exploités au point additionnel que doit nommer le Canada. Un troisième vol hebdomadaire dans chaque direction au point que doit nommer le Canada fera l'objet de négociations. Des augmentations de capacité saisonnières ou adaptées aux circonstances peuvent être convenues conformément aux procédures décrites à l'article 9 de l'Accord. Ces augmentations ne doivent pas constituer une modification des droits ci-dessus, sauf entente spécifique entre les Parties Contractantes.
5. Si une ou des entreprises de transport aérien désignées du Canada offrent un service vers des points au-delà du Canada en exploitant les services convenus, la publicité ou d'autres formes de promotion employées par cette entreprise ne peuvent utiliser les expressions «transporteur unique» ou «service direct», et elles doivent mentionner que ce service est assuré par des vols de correspondance, même si, pour des raisons opérationnelles, un aéronef unique est utilisé. Le numéro de vol attribué aux services entre le Canada et la Fédération de Russie ne doit pas être le même que celui attribué aux vols au-delà du Canada.

Section II

Route(s) devant être exploitée(s) par l' (les) entreprise(s) de transport désignée (s) de la Fédération de Russie :

Points dans la Fédération de Russie	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Montréal, Toronto Trois points additionnels que nommera la Fédération de Russie	Deux points qui seront choisis par la Fédération de Russie parmi des points aux États-Unis et des points en Amérique centrale

Notes:

- Des points intermédiaires et points au-delà peuvent être omis sur un vol donné ou la totalité des vols, à condition que tous les services débutent ou se terminent dans la Fédération de Russie. Les points au Canada peuvent être desservis sur le même vol ou séparément.
- Des droits de transit peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points au Canada. Des droits propres d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires. Des droits propres d'escale peuvent être exercés aux points au Canada pour le trafic en route vers des points au-delà. Des droits de la cinquième liberté peuvent être exercés entre Montréal et des points au-delà aux États-Unis (à l'exclusion des points en Californie et en Floride) et entre Montréal et Mexico. L'exercice des droits de la cinquième liberté doit être limité à deux vols hebdomadaires dans chaque direction et à cinquante pour cent de la capacité de l'aéronef par vol vers chacun des points au-delà.

3. Points to be named may be changed each IATA season on sixty days' notice to the aeronautical authorities of Canada, or such lesser notice as may be agreed to by the aeronautical authorities of Canada. Of the three additional Points in Canada to be named by the Russian Federation, three shall be available immediately for code sharing services but only one shall be available for own aircraft services.
4. Notwithstanding Article 9 of the Agreement, the designated airlines of the Russian Federation shall in total be entitled to operate own aircraft services up to a maximum of nine (9) flights per week in each direction to Canada, provided that not more than daily flights in each direction are operated at Montreal or Toronto and not more than two (2) flights per week in each direction are operated at the one additional point to be named by the Russian Federation. A third flights per week in each direction at the point to be named by the Russian Federation shall be subject to negotiations. Seasonal or ad hoc increases in capacity may be agreed in accordance with the procedures set out in Article 9 of the Agreement. Such increases shall not constitute a change to the above entitlements unless specifically agreed between the Contracting Parties.
5. Should a designated airline or airlines of the Russian Federation provide a service to points behind the Russian Federation in connection with the operation of the agreed services, public advertising or other forms of promotion by such airline shall not employ the terms "single carrier" or "through service", and shall state that such service is by connecting flights, even when for operational reasons a single aircraft is used. The flight number assigned to the services between the Russian Federation and Canada shall not be same as that assigned to flights behind the Russian Federation.
6. Notwithstanding the exclusion of Gander as a point in Canada above, the designated airline(s) of the Russian Federation may operate Shannon-Gander and Gander-Havana with fifth freedom rights. During technical stops at Gander, the designated airline(s) of the Russian Federation may transfer traffic between its own flights at Gander that originate in or are destined for points in third countries.

3. Les points à nommer peuvent être modifiés à chaque saison de l'IATA, moyennant un avis de soixante (60) jours aux autorités aéronautiques du Canada, ou un avis plus court accepté par ces dernières. Les trois points additionnels au Canada que doit nommer la Fédération de Russie doivent être disponibles immédiatement pour partage de codes, mais un seul de ces points doit être disponible sur les services exploités avec des aéronefs propres à l'exploitant.
4. Nonobstant l'article 9 de l'Accord, les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie ont, au total, le droit d'exploiter des services avec leurs propres aéronefs jusqu'à concurrence de neuf (9) vols hebdomadaires dans chaque direction vers le Canada, à condition qu'au plus un vol quotidien dans chaque direction soit exploité à Montréal ou Toronto et qu'au plus deux (2) vols hebdomadaires dans chaque direction soient exploités au point additionnel que doit nommer la Fédération de Russie. Un troisième vol hebdomadaire dans chaque direction au point que doit nommer la Fédération de Russie fera l'objet de négociations. Des augmentations de capacité saisonnières ou adaptées aux circonstances peuvent être convenues conformément aux procédures décrites à l'article 9 de l'Accord. Ces augmentations ne doivent pas constituer une modification des droits ci-dessus, sauf entente spécifique entre les Parties Contractantes.
5. Si une ou des entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie offrent un service vers des points au-delà de la Fédération de Russie en exploitant les services convenus, la publicité ou d'autres formes de promotion employées par cette entreprise ne peuvent utiliser les expressions «transporteur unique» ou «service direct», et elles doivent mentionner que ce service est assuré par des vols de correspondance, même si, pour des raisons opérationnelles, un aéronef unique est utilisé. Le numéro de vol attribué aux services entre la Fédération de Russie et le Canada ne doit pas être le même que celui attribué aux vols au-delà de la Fédération de Russie.
6. Nonobstant l'exclusion de Gander comme point au Canada ci-dessus, l' (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la Fédération de Russie peut (peuvent) exploiter des vols Shannon-Gander et Gander-La Havane avec des droits de la cinquième liberté. Durant les escales techniques à Gander, l' (les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la Fédération de Russie peut (peuvent) transférer du trafic entre ses (leurs) propres vols à Gander qui débute(n)t ou sont destinés à des points dans des pays tiers.

ANNEX IIA. OVERFLIGHTS

Further to Article 2 of this Agreement

1. Each Contracting Party shall ensure that air carriers of the other Contracting Party are permitted, without the requirement to land, to fly over the territory of the other Contracting Party. The terms and conditions (including fees and other charges) applicable to such operations shall be no less favourable than those applied to air carriers of other countries under similar circumstances.
2. Frequency of flights on all routes available for international traffic for any air carrier shall be subject to the traffic handling capability on the Air Traffic Services (ATS) routing. The following specific conditions shall also apply:
 - a) the airlines of Canada shall be entitled to operate up to one hundred and ten (110) one-way flights per week between points in Canada and points in the Far East and in the Asia-Pacific region on ATS routings approved for international air services;
 - b) the airlines of the Russian Federation shall be entitled to operate up to one hundred and ten (110) one-way flights per week between points in the Russian Federation and points in the USA, Central America and South America on ATS routings approved for international air services.
 - c) favourable consideration shall be given to requests for additional flights to be operated in excess of the entitlements specified in a) and b) of this paragraph; and
 - d) the entitlements specified in sub-paragraphs a) and b) of this paragraph shall be reviewed prior to 2001/2002 IATA winter season in light of any improvements in traffic handling capabilities with a view to giving favourable consideration to increasing the entitlements.
3. The user charges and fees to be imposed for overflights in sub-paragraph 2(c) above shall not be higher than those imposed by the respective authorities in sub-paragraphs 2(a) and (b).
4. For the operation of overflights, the air carriers of each Contracting Party shall be permitted to use any type of subsonic aircraft with no more than 500 seats, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party.
5. Authorization of overflights for air carriers of either Contracting Party operating charter services shall be considered on the basis of comity and reciprocity.
6. Advance notification and any amendments to notification of overflights shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party the territory of which is being overflown. Where approvals are required, they shall be issued on a timely basis.

ANNEXE IIA. SURVOLS

En complément de l'article 2 du présent Accord :

1. Chaque Partie Contractante doit veiller à ce que les transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante soient autorisés à survoler le territoire de la première Partie Contractante, sans être tenus d'atterrir. Les modalités (y compris les droits et autres frais) applicables à de telles activités ne doivent pas être moins favorables que celles qui sont appliquées aux transporteurs aériens d'autres pays dans des circonstances semblables.
2. La fréquence des vols des transporteurs aériens sur toutes les routes ouvertes au trafic international doit être assujettie pour tout transporteur aux capacités de traitement du trafic sur les routes ATS de la circulation aérienne. Les conditions spécifiques suivantes doivent s'appliquer également :
 - a) les entreprises de transport aérien du Canada ont le droit d'exploiter jusqu'à cent dix (110) vols hebdomadaires unidirectionnels entre des points au Canada et des points en Extrême-Orient et dans la région Asie-Pacifique sur les routes ATS approuvées pour les services aériens internationaux ;
 - b) les entreprises de transport aérien de la Fédération de Russie ont le droit d'exploiter jusqu'à cent dix (110) vols hebdomadaires unidirectionnels entre des points dans la Fédération de Russie et des points aux États-Unis, en Amérique centrale et en Amérique du Sud sur des routes ATS approuvées pour les services aériens internationaux ;
 - c) une attention favorable doit être accordée aux demandes d'exploitation de vols additionnels en plus des droits précisés aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ; et
 - d) les droits mentionnés aux alinéas a) et b) du présent paragraphe doivent être revus avant la saison d'hiver 2001-2002 de l'IATA et, à la lumière de toutes améliorations apportées aux capacités de traitement du trafic, dans le but d'accorder une considération favorable à l'augmentation des droits.
3. Les droits et frais qui doivent être imposés pour les survols prévus à l'alinéa 2 c) ci-dessus ne peuvent être plus élevés que ceux qui sont imposés par les autorités respectives selon les alinéas 2 a) et b).
4. Pour les survols, les transporteurs aériens de chaque Partie Contractante sont autorisés à utiliser n'importe quel genre d'aéronef subsonique d'une capacité maximale de 500 sièges, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie Contractante.
5. La demande d'autorisation de survol pour les transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties Contractantes qui exploitent des vols affrétés doit être examinée en tenant compte de la courtoisie internationale et de la réciprocité.
6. La notification préalable des survols et toute modification d'une telle notification doivent être assujetties aux lois et règlements de la Partie Contractante dont le territoire est survolé. Si des approbations sont nécessaires, elles doivent être délivrées en temps opportun.

7. Air carriers of each Contracting Party shall be free to request any entry and exit points on ATS overflight routings established within the territory of the other Contracting Party. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to modify ATS overflight routings for reasons of national security. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall at all times attempt to permit as optimum overflight routing as possible for the air carriers of the other Contracting Party.

B. CODE SHARING

Further to the provisions of the Route Schedules set forth in Annex I to the Agreement, the following shall also apply.

1. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of the Russian Federation to such joint airline operations, each designated airline of Canada shall have the right to operate the agreed services on transatlantic routings by selling transportation under its own code on flights of the designated airlines of the Russian Federation or on flights of up to two airlines of its choice operating scheduled air services between up to two Intermediate Points of its choice and Points in the Russian Federation. For the purposes of code sharing arrangements, designated airlines of Canada shall only be permitted to operate code sharing services to, from and via licensed points. The code sharing partners of the designated airlines of Canada shall operate flights in accordance with licence authorities issued by the Russian Federation but no specific authorization of the code sharing partners shall be required by the Russian Federation for the purposes of permitting the designated airlines of Canada to code share on the code sharing partner's flights. For the purpose of code sharing arrangements the designated airlines of Canada shall be permitted to transfer traffic between aircraft.
2. For code sharing services by each of the designated airlines of Canada to each of the Points in the Russian Federation, each designated airline of Canada shall be entitled to operate up to daily service from each of the Points in Canada and no greater frequency of flights than that operated by the code sharing partners of the designated airlines of Canada.

7. Les transporteurs aériens de chaque Partie Contractante sont libres de demander tous points d'entrée et de sortie sur les routes ATS de survol établies à l'intérieur du territoire de l'autre Partie Contractante. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante ont le droit de modifier les routes ATS de survol pour des raisons de sécurité nationale. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforcent en tout temps de permettre le maximum de routes possible aux survols des transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante.

B. PARTAGE DE CODES

En complément des dispositions du tableau des routes figurant à l'annexe I de l'Accord, les dispositions suivantes s'appliquent également :

1. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques de la Fédération de Russie à de telles opérations conjointes de transport aérien, chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada a le droit d'exploiter les services convenus sur des routes transatlantiques en vendant des titres de transport sous son propre code pour les vols d'entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie ou pour les vols d'un maximum de deux entreprises de son choix exploitant des services aériens réguliers entre au plus deux points intermédiaires de son choix, et des points dans la Fédération de Russie. Aux fins des arrangements de partage de codes, les entreprises de transport aérien désignées du Canada ne sont autorisées qu'à exploiter des services de partage de codes vers, depuis et via des points autorisés. Les partenaires des entreprises de transport aérien désignées du Canada qui exploitent des vols en partage de codes avec elles doivent respecter les conditions attachées aux licences délivrées par la Fédération de Russie, mais cette dernière ne doit exiger aucune autorisation particulière des partenaires lorsque les entreprises de transport aérien désignées du Canada partagent des codes avec ceux-ci sur les vols exploités en partage de codes. Aux fins de ces vols, les entreprises de transport aérien désignées du Canada sont autorisées à transférer du trafic entre aéronefs.
2. Pour les services exploités en partage de codes, les entreprises de transport aérien désignées du Canada vers chacun des points dans la Fédération de Russie, chacune des entreprises a le droit d'assurer un service quotidien depuis chacun des points au Canada, mais la fréquence de ces vols ne doit pas être supérieure à celle des vols exploités en partage de codes par les partenaires d'une entreprise de transport aérien désignée du Canada.

3. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Canada to such joint airline operations, each designated airline of the Russian Federation shall have the right to operate the agreed service on transatlantic routings by selling transportation under its own code on flights of designated airlines of Canada or on flights of up to two airlines of its choice operating scheduled air services between up to two Intermediate Points of its choice and Points in Canada. For the purposes of code sharing arrangements, designated airlines of the Russian Federation shall only be permitted to operate code sharing services to, from and via licensed points. The code sharing partners of the designated airlines of the Russian Federation shall operate flights in accordance with licence authorities issued by Canada but no specific authorization of the code sharing partners shall be required by Canada for the purposes of permitting the designated airlines of the Russian Federation to code share on the code sharing partners' flights. For the purposes of code sharing arrangements the designated airlines of the Russian Federation shall be permitted to transfer traffic between aircraft.
4. For the code sharing services by each of the designated airlines of the Russian Federation, to each of Montreal and Toronto, each designated airline of the Russian Federation shall be entitled to operate up to daily service from each of the Points in the Russian Federation and no greater frequency of flights than that operated by the code sharing partners of the designated airlines of the Russian Federation. With respect to Note 3 of Section 2 of the Route Schedule in Annex I to the Agreement, code sharing services shall only be available at Vancouver as of October 27, 2002.

C. GROUND HANDLING

Each designated airline of one Contracting Party shall have the right to perform its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or, at its option, to have its ground handling services provided in whole or in part by its code sharing partners, that partners' agent or any other agent authorized by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.

3. Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques du Canada à de telles opérations conjointes de transport aérien, chaque entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie a le droit d'exploiter les services convenus sur des routes transatlantiques en vendant des titres de transport sous son propre code pour les vols d'entreprises de transport aérien désignées du Canada ou pour les vols d'un maximum de deux entreprises de son choix exploitant des services aériens réguliers entre au plus deux points intermédiaires de son choix, et des points au Canada. Aux fins des arrangements de partage de codes, les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie ne sont autorisées qu'à exploiter des services de partage de codes vers, depuis et via des points autorisés. Les partenaires des entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie qui exploitent des vols en partage de codes avec elles doivent respecter les conditions attachées aux licences délivrées par le Canada, mais ce dernier ne doit exiger aucune autorisation particulière des partenaires lorsque les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie partagent des codes avec ceux-ci sur les vols exploités en partage de codes. Aux fins de ces vols, les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie sont autorisées à transférer du trafic entre aéronefs.
4. Pour les services exploités en partage de codes vers Montréal ou Toronto, par les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie, chacune de ces entreprises a le droit d'assurer un service quotidien depuis chacun des points dans la Fédération de Russie, mais la fréquence de ces vols ne doit pas être supérieure à celle des vols exploités en partage de codes par les partenaires d'une entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie. En ce qui concerne la note 3 de la section 2 du tableau des routes figurant à l'annexe 1 de l'Accord, les services en partage de codes ne sont disponibles à Vancouver qu'à compter du 27 octobre 2002.

C. MANUTENTION AU SOL

Chaque entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante a le droit d'effectuer ses propres services de manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou, à son gré, de faire effectuer ces services en totalité ou en partie par ses partenaires qui exploitent des services en partage de codes, par le mandataire d'un tel partenaire ou par tout autre mandataire autorisé par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante à fournir de tels services.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF CANADA
AND
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION
ON
CUSTOMS DUTIES AND FUEL TAXES

THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE
RUSSIAN FEDERATION,

FURTHER to the Air Services Agreement between the Government of Canada
and the Government of the Russian Federation signed at *Ottawa* on the *18th* day
of *December* 2000 ("the Agreement"),

HAVE AGREED as follows:

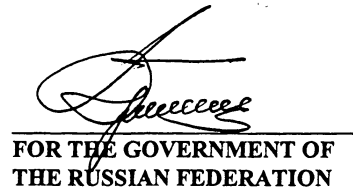
1. With respect to Article 11 of the Agreement and taxes that certain Canadian
Provincial Governments may levy on certain items specified in paragraph 1 of the Article,
the Government of Canada will ensure that the airline or airlines of the Russian Federation
receive treatment no less favourable than that accorded to any other foreign airline
operating international air services to and from Canada.
2. This Memorandum of Understanding shall form an integral part of the Air Services
Agreement between the Government of Canada and the Government of the Russian
Federation signed at *Ottawa* on the *18th* day of *December* 2000, and take
effect on the date of entry into force of the Agreement.

DONE at *Ottawa* , on the *18th* day of *December* 2000.



FOR THE GOVERNMENT
OF CANADA

David Collette



FOR THE GOVERNMENT OF
THE RUSSIAN FEDERATION

Voktor Khristenko

PROTOCOLE D'ENTENTE
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU CANADA
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE
SUR
LES DROITS DE DOUANES ET LES TAXES SUR LE CARBURANT

**LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA
FÉDÉRATION DE RUSSIE,**

SUITE à l'Accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la
Fédération de Russie et le gouvernement du Canada signé à *Ottawa*, le *18^e* jour
de *décembre* 2000 (« l'Accord »),

SONT CONVENUS de ce qui suit :

1. Relativement à l'article 11 de l'Accord et aux taxes que certains gouvernements provinciaux canadiens peuvent prélever sur certains articles précisés à l'alinéa 1 dudit article, le gouvernement du Canada s'assurera que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de la Fédération de Russie reçoivent un traitement au moins aussi favorable que celui accordé à toute entreprise étrangère de transport aérien assurant des services aériens internationaux à destination et en provenance du Canada.
2. Le présent Protocole d'Entente constitue une partie intégrante de l'Accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la Fédération de Russie et le Gouvernement du Canada signé à *Ottawa*, le *18^e* jour de *décembre* 2000, et prendra effet à la date de l'entrée en vigueur de l'Accord.

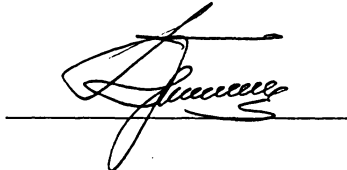
FAIT à *Ottawa*, le *18^e* jour de *décembre* 2000.

POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA

POUR LE GOUVERNEMENT DE
LA FÉDÉRATION DE RUSSIE



David Collenette



Vektor Khristenko

Department of Foreign Affairs
and International Trade



Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce international

The Deputy Minister for Foreign Affairs certifies that this is a true copy of the *Air Services Agreement between the Government of Canada and the Government of the Russian Federation*, done at Ottawa on December 18, 2000, the original of which is deposited in the Treaty Archives of the Government of Canada.

Le sous-ministre des Affaires étrangères certifie que la présente est une copie conforme de l'*Accord de transport aérien entre le gouvernement du Canada et la Fédération de Russie*, fait à Ottawa le 18 décembre 2000, dont l'original se trouve déposé au greffe des traités du gouvernement du Canada.

© Minister of Public Works and Government Services

Canada - 1998

Available in Canada through your local bookseller or

by mail from Canadian Government Publishing -

PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No.: E3-2001/15

ISBN 0-660-61648-3

© Ministre des Travaux publics et Services

gouvernementaux Canada - 1998

En Vente au Canada chez votre libraire local ou par la

poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada

- TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue : E3-2001/15

ISBN 0-660-61648-3