



CANADA

TREATY SERIES **2024/5** RECUEIL DES TRAITÉS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND / AIR

Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services

Done at Leipzig on 18 May 2022

In Force on 20 February 2024

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD / AIR

Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord sur les services aériens

Fait à Leipzig le 18 mai 2022

En vigueur le 20 février 2024

© His Majesty the King in Right of Canada, as represented
by the Minister of Foreign Affairs, 2024

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

Catalogue No: FR4-2024/5-PDF
ISBN: 978-0-660-72522-2

© Sa Majesté le roi du chef du Canada, représenté par le
ministre des Affaires étrangères, 2024

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

N° de catalogue : FR4-2024/5-PDF
ISBN : 978-0-660-72522-2



CANADA

TREATY SERIES **2024/5** RECUEIL DES TRAITÉS

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND / AIR

Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services

Done at Leipzig on 18 May 2022

In Force on 20 February 2024

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD / AIR

Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord sur les services aériens

Fait à Leipzig le 18 mai 2022

En vigueur le 20 février 2024

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF CANADA
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
CONCERNING AIR SERVICES

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU CANADA
ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
SUR LES SERVICES AÉRIENS

TABLE OF CONTENTS

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	Definitions
2	Applicability of the Chicago Convention
3	Grant of Rights
4	Designation and Authorization
5	Revocation or Suspension of Operating Authorizations
6	Principles Governing Operation of Agreed Services
7	Application of Laws
8	Safety
9	Aviation Security
10	Customs Duties and Other Charges
11	Pricing
12	Transfer of Funds
13	Airline Representation and Sales
14	Ground Handling
15	User Charges
16	Consultations
17	Settlement of Disputes
18	Amendments
19	Termination
20	Registration of the Agreement
21	Multilateral Conventions
22	Entry into Force
23	Titles

TABLE DES MATIÈRES

<u>ARTICLE</u>	<u>TITRE</u>
1	Définitions
2	Applicabilité de la Convention de Chicago
3	Octroi de droits
4	Désignation et autorisation
5	Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation
6	Principes régissant l'exploitation des services convenus
7	Application des lois
8	Sécurité
9	Sûreté de l'aviation
10	Droits de douane et autres redevances
11	Établissement des prix
12	Transfert de fonds
13	Représentation des entreprises de transport aérien et ventes
14	Services d'escale
15	Redevances d'utilisation
16	Consultations
17	Règlement des différends
18	Amendements
19	Dénonciation
20	Enregistrement de l'accord
21	Conventions multilatérales
22	Entrée en vigueur
23	Titres

THE GOVERNMENT OF CANADA (“CANADA”) AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND (“THE UNITED KINGDOM”), hereinafter referred to as the “Contracting Parties”,

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

DESIRING to conclude an agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “Convention” means the *Convention on International Civil Aviation*, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of Canada, the Minister of Transport of Canada and the Canadian Transportation Agency, and, in the case of the United Kingdom, the Department for Transport and the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” means, for each Contracting Party, the land areas, internal waters, and territorial sea under its sovereignty, and includes the airspace above those areas;
- (e) the terms “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) the term “Agreement” includes the Annexes hereto and any amendments to them or to the Agreement;

LE GOUVERNEMENT DU CANADA (« CANADA ») ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD (« ROYAUME-UNI »), ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

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

DÉSIRANT conclure un accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens;

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord et sauf dispositions contraires :

- a) « Convention » désigne la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris : (i) tout amendement de ladite Convention qui est entré en vigueur en vertu de l'alinéa 94a) de cette dernière et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; (ii) toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté aux termes de l'article 90 de ladite Convention pourvu que cet amendement ou annexe ait à tout moment pris effet pour les deux Parties contractantes;
- b) « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Canada, le ministre des Transports du Canada et l'Office des transports du Canada et, dans le cas du Royaume-Uni, le ministère des Transports et la Civil Aviation Authority (autorité de l'aviation civile), ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;
- c) « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent accord;
- d) « territoire » désigne, pour chaque Partie contractante, les régions terrestres, les eaux intérieures et la mer territoriale qui se trouvent sous sa souveraineté, et comprend l'espace aérien surjacent;
- e) « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale », ont la signification qui leur est attribuée à l'article 96 de la Convention;
- f) « accord » inclut les annexes qui l'accompagnent et tout amendement apporté à ces annexes ou à l'accord;

- (g) the terms “the agreed services” and “the specified routes” have the meanings respectively assigned to them in Article 3(2) of this Agreement;
- (h) the term “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;
- (i) the term “prices” 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 agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail; and
- (j) the term “user charge” means a charge imposed on airlines by the competent charging authority or permitted by that authority to be imposed for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement are subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing; and
- (b) the right to make stops for non-traffic purposes in its territory.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, to the extent permitted in this Agreement, the right for the designated airlines of that other Contracting Party to operate international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party, while those designated airlines are operating an agreed service on a specified route, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in its territory on the specified routes for the purpose of taking up and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

- g) « services convenus » et « routes spécifiées » ont respectivement la signification qui leur est attribuée à l'article 3 2) du présent accord;
- h) « OACI » désigne l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- i) « prix » désigne les prix applicables au transport de passagers, de leurs bagages et de marchandises et les conditions régissant l'applicabilité de ces prix, y compris les prix et conditions applicables aux agences et aux autres services auxiliaires, à l'exclusion de la rémunération et des conditions relatives au transport du courrier;
- j) « redevance d'utilisation » désigne les redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités perceptrices compétentes ou que ces dernières permettent d'imposer pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou d'installations de navigation aérienne (y compris pour le survol) ou les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs marchandises.

ARTICLE 2

Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent accord sont assujetties aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux services aériens internationaux.

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux :
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.
2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante, dans la mesure où le présent accord l'autorise, le droit pour les entreprises de transport aérien désignées de cette autre Partie contractante d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes précisées à l'annexe I du présent accord. Ces services et routes sont ci-après appelés « les services convenus » et « les routes spécifiées », respectivement. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, alors que ces entreprises de transport aérien désignées exploitent un service convenu sur une route spécifiée, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, le droit de faire des escales sur son territoire sur les routes spécifiées afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

4. If, because of armed conflict, political disturbances or developments or special or unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by a diplomatic note to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation and of applications from the airline or airlines so designated in the form and manner prescribed for operating authorizations, that other Contracting Party shall, subject to paragraph 3 of this Article, grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorizations.

3. A Contracting Party may refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or may impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where:

- (a) it is not satisfied that the airline is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by it to the operation of international air services in conformity with the Convention; or
- (b) except as provided in Annex III, it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both.

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services on the specified routes, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de perturbations ou de développements politiques ou de circonstances spéciales ou inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes se voit incapable d'exploiter un service sur ses routes habituelles, l'autre Partie contractante fait les meilleurs efforts pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en apportant des réaménagements provisoires et appropriés à ces routes.

ARTICLE 4

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, et de révoquer ou de modifier ces désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes de l'entreprise de transport aérien ou des entreprises de transport aérien ainsi désignées en la forme et selon les modalités prescrites pour les autorisations d'exploitation, cette autre Partie contractante, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, accorde sans délai à cette entreprise de transport aérien ou à ces entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Une Partie contractante peut refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou peut imposer toutes conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des droits spécifiés à l'article 3 2) du présent accord, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) si elle n'est pas convaincue que l'entreprise de transport aérien est en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements qu'elle applique normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément à la Convention;
- b) sauf dans la mesure prévue à l'annexe III, si elle n'est pas convaincue qu'une participation substantielle dans l'entreprise de transport aérien et le contrôle effectif de celle-ci sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise, des ressortissants de cette Partie contractante, ou des deux.

4. L'entreprise de transport aérien qui a été ainsi désignée et autorisée peut commencer à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, à condition de respecter les dispositions applicables du présent accord.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke an operating authorization, or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights, in any of the following circumstances:

- (a) except as provided in Annex III, the Contracting Party granting the authorizations is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;
- (b) the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) the airline otherwise fails to operate in a manner that is consistent with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in paragraph 1 of this Article or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 8 or 9 of this Agreement, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercisable only after consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in conformity with Article 16 of this Agreement.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the agreed services on the specified routes.

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

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

ARTICLE 5

Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit, à l'égard d'une entreprise de transport aérien qui est désignée par l'autre Partie contractante, de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 3 2) du présent accord ou d'imposer toutes conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits, dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

- a) sauf dans la mesure prévue à l'annexe III, si la Partie contractante qui accorde les autorisations n'est pas convaincue qu'une participation substantielle dans l'entreprise de transport aérien et le contrôle effectif de celle-ci sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien, des ressortissants de cette Partie contractante, ou des deux;
- b) si l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant ces droits;
- c) si, par ailleurs, l'entreprise de transport aérien n'exploite pas ses services conformément aux conditions prescrites dans le présent accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures pour empêcher une infraction aux lois et règlements visés au paragraphe 1 du présent article, ou à moins que la sécurité ou la sûreté exigent de prendre des mesures conformément aux dispositions des articles 8 ou 9 du présent accord, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément à l'article 16 du présent accord.

ARTICLE 6

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des occasions de concurrence équitables et égales quant à la fourniture des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, ou le ou les types d'aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure nécessaire pour des services de douanes et d'autres services d'inspection gouvernementaux, ou pour des motifs techniques, opérationnels ou environnementaux, et cela dans des conditions uniformes et non discriminatoires conformes à l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties contractantes n'impose à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante une exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection ou toute autre restriction relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui ne serait pas conforme aux objectifs du présent accord.

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

ARTICLE 7

Application of Laws

1. Subject to the provisions of the Convention and this Agreement, each Contracting Party shall require compliance with its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory by the designated airlines of the other Contracting Party upon entry into, departure from and while within the said territory.

2. Each Contracting Party shall require compliance with its laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine by or on behalf of crews, passengers and cargo, including mail, upon entry into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall exempt baggage and cargo in direct transit across its territory from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 8

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such reasonable period of time as may be jointly determined by the Contracting Parties is deemed to be a situation which falls within Article 5 of this Agreement.

4. Aucune des Parties contractantes n'exige des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante qu'elles déposent, pour approbation, leurs horaires, leurs programmes de vols nolisés ou leurs plans opérationnels, sauf si une telle mesure peut être exigée de manière non discriminatoire conformément au paragraphe 2 du présent article. Si une Partie contractante exige le dépôt de tels documents à des fins d'information, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de dépôt pour les intermédiaires de transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 7

Application des lois

1. Sous réserve des dispositions de la Convention et du présent accord, chaque Partie contractante exige l'observation de ses lois et règlements relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire, des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs se trouvant sur son territoire par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur de ce territoire.

2. Chaque Partie contractante exige l'observation de ses lois et règlements sur l'entrée, le dédouanement, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine par ou pour le compte des membres d'équipage et passagers et pour les marchandises, y compris le courrier, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante exempte les bagages et les marchandises en transit direct par son territoire des droits de douane et autres taxes analogues.

ARTICLE 8

Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité dans tout domaine relatif aux installations aéronautiques, aux membres d'équipage, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes conclut que l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'administre pas de manière effective des normes de sécurité dans ces domaines qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention, la première Partie contractante en avise l'autre Partie contractante et l'informe des mesures qu'elle juge nécessaires pour assurer le respect des normes minimales en question, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante omet de prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans tout délai raisonnable déterminé conjointement par les Parties contractantes, cette situation est réputée relever de l'article 5 du présent accord.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated by, or on behalf of, a designated airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article referred to as a “ramp inspection”), provided such ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) reasonable suspicion that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- (b) reasonable suspicion that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the aeronautical authorities of the Contracting Party carrying out the inspection may, for the purposes of Article 33 of the Convention, conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of an airline or airlines to the aeronautical authorities of a Contracting Party, those aeronautical authorities may infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party has the right to suspend or vary the operating authorization of a designated airline of the other Contracting Party immediately without consultations in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties confirm 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.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise de transport aérien désignée, peut, lorsqu'il se trouve à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen réalisé par les autorités aéronautiques de cette dernière, à bord et autour de l'aéronef, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et des membres de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son matériel (désigné au présent article par l'expression « inspection au sol »), à la condition qu'une telle inspection au sol ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

4. Si une telle inspection au sol ou série d'inspections au sol donne lieu selon le cas :

- a) à des motifs raisonnables de soupçonner qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales établies à ce moment-là en vertu de la Convention;
- b) à des motifs raisonnables de soupçonner que les normes de sécurité établies à ce moment-là en vertu de la Convention ne sont pas maintenues et administrées de manière effective,

les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procèdent à l'inspection peuvent, pour l'application de l'article 33 de la Convention, conclure que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences à l'égard de cet aéronef ou des membres de son équipage ou les conditions qui régissent l'exploitation de cet aéronef ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

5. Dans le cas où un représentant d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien refuse aux autorités aéronautiques d'une Partie contractante l'accès pour effectuer une inspection au sol conformément au paragraphe 3 du présent article, ces autorités aéronautiques peuvent déduire que de graves préoccupations du type visé au paragraphe 4 du présent article sont apparues et en tirer les conclusions énoncées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre ou de modifier immédiatement, sans consultation, l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante conclut, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès à des fins d'inspection au sol, de consultations ou autrement, que des mesures immédiates sont indispensables pour assurer la sécurité des activités de l'entreprise de transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément au paragraphe 2 ou 6 du présent article est levée dès que la cause qui l'a motivée cesse d'exister.

ARTICLE 9

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties contractantes confirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. 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 September 14, 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at The Hague on December 16, 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on September 23, 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, the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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 members, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the *Convention on International Civil Aviation* to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any differences between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph.

5. Each Contracting Party's operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew members, catering, carry-on items, baggage, cargo, including mail, and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. These special security measures shall remain in effect until alternative equivalent measures have been accepted by the Contracting Party requesting the measures.

2. Sans préjudice de la portée générale de leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties contractantes se conforment en particulier aux 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, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, signé à Montréal le 24 février 1988, de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.

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

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI et désignées comme annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres, des exploitants d'aéronefs ayant leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander la tenue de consultations immédiates avec l'autre Partie contractante afin d'aborder toute divergence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes relatives à la sûreté de l'aviation établies dans les annexes précitées.

5. Les exploitants d'aéronefs de chaque Partie contractante peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 du présent article qui sont requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée et le séjour sur son territoire, ou la sortie de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates visant à assurer la protection des aéronefs et le contrôle des passagers, des membres d'équipage, des bagages à main, des bagages de soute, des marchandises, y compris du courrier, et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante répond favorablement à toute demande qui lui est adressée par l'autre Partie contractante afin que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables visant à faire face à une menace particulière. Ces mesures de sûreté spéciales demeurent en effet jusqu'à ce que des mesures de remplacement équivalentes soient acceptées par la Partie contractante qui a demandé les mesures.

7. Each Contracting Party shall, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be jointly determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties), give sympathetic consideration to any request for the aeronautical authorities of the other Contracting Party to conduct an assessment in its territory of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from or departing to the territory of the other Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be jointly determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and implemented without delay so as to ensure that assessments are conducted expeditiously.

8. 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 members, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has failed to comply with this Article, the first Contracting Party may request consultations. The consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory arrangement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

10. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party that is subjected to an act of unlawful interference and lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 10

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations, and on a basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from customs duties, excise taxes, inspection fees and other fees, duties and charges (not based on costs of service provided) on aircraft, fuel, lubricating oils, 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 those designated airlines, as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.

7. Chaque Partie étudie favorablement, dans les soixante (60) jours suivant un préavis à cet effet (ou dans tout délai plus court pouvant être déterminé conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes), toute demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante visant à réaliser une évaluation sur son territoire des mesures de sûreté que les exploitants d'aéronefs ont prises ou prévoient de prendre en ce qui concerne les vols en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante. Les arrangements administratifs visant à la réalisation de ces évaluations sont déterminés conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et mis en application sans délai, de manière à veiller à ce que les évaluations soient réalisées rapidement.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou menace.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée au présent article, la première Partie contractante peut demander la tenue de consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une telle demande. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Lorsqu'une urgence le justifie ou pour éviter de nouveaux manquements aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut à tout moment prendre des mesures provisoires.

10. Chaque Partie contractante prend toutes mesures qu'elle juge possibles pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie contractante qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite et qui atterrit sur son territoire soit immobilisé, à moins que son départ ne soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

ARTICLE 10

Droits de douane et autres redevances

1. Chaque Partie contractante exempte, dans toute la mesure où ses lois et règlements nationaux le permettent et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres frais, droits et redevances (non fondés sur les coûts du service fourni) sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris l'alcool, le tabac et les autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en lien avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de ces entreprises de transport aérien désignées, de même que les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés affichant le sigle de l'entreprise et le matériel publicitaire d'usage distribué gratuitement par celles-ci.

2. The exemptions granted in this Article apply to the items referred to in paragraph 1) of this Article when those items are:

- (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 an aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- (c) taken on board an aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,

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 that 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 a Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 11

Pricing

1. The Contracting Parties shall permit prices to be freely established by the designated airlines of both Contracting Parties. Neither Contracting Party shall take unilateral action against the introduction or continuation of a price for international transportation to or from its territory.

2. The Contracting Parties shall not require prices to be filed with aeronautical authorities.

3. The Contracting Parties shall permit their aeronautical authorities to discuss matters such as, but not limited to, prices which may be unjust, unreasonable or discriminatory.

2. Les exemptions accordées dans le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1) du présent article, lorsque ces articles sont, selon le cas :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour le compte d'une telle entreprise de transport aérien désignée;
- b) conservés à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de ce territoire;
- c) embarqués dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et devant être utilisés pour l'exploitation des services convenus,

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, pourvu qu'ils ne soient pas aliénés sur ce territoire.

3. L'équipement de bord normal des aéronefs ainsi que le matériel et les provisions généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Le cas échéant, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.

ARTICLE 11

Établissement des prix

1. Les Parties contractantes permettent la libre fixation des prix par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes. Aucune des Parties contractantes ne prend de mesure unilatérale contre l'instauration ou le maintien d'un prix pour un transport international à destination ou en provenance de son territoire.

2. Les Parties contractantes n'imposent pas le dépôt des prix auprès des autorités aéronautiques.

3. Les Parties contractantes permettent à leurs autorités aéronautiques de discuter de questions telles que, notamment, les prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

ARTICLE 12

Transfer of Funds

Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

ARTICLE 13

Airline Representation and Sales

Each Contracting Party shall permit each designated airline of the other Contracting Party:

- (a) in accordance with its laws and regulations relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in its territory those members of the designated airline's own managerial, technical, operational and other specialist staff that the designated airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (b) to use the services and personnel of any other organization, company or airline operating in its territory;
- (c) to establish offices in its territory;
- (d) to engage in the sale and marketing of air transportation in its territory, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the designated airline. Each designated airline may sell, and any person is free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible currency; and
- (e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency or in any freely convertible currency.

ARTICLE 12

Transfert de fonds

Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les fonds obtenus dans le cadre normal de leurs activités. La conversion et le transfert sont autorisés sans limitations aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions.

ARTICLE 13

Représentation des entreprises de transport aérien et ventes

Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

- a) conformément à ses lois et règlements relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, d'affecter et de maintenir sur son territoire les employés de l'entreprise de transport aérien désignée des secteurs administratif, technique et opérationnel ainsi que les autres membres du personnel spécialisés que l'entreprise de transport aérien désignée juge raisonnablement nécessaires à la fourniture de services aériens;
- b) de faire appel aux services et au personnel de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant ses activités sur son territoire;
- c) d'établir des bureaux sur son territoire;
- d) de procéder à la vente et à la commercialisation des services de transport aérien sur son territoire, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents ou d'autres intermédiaires nommés par l'entreprise de transport aérien désignée. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut vendre ces services de transport, toute personne étant libre d'acheter ces services, en monnaie locale ou en devises librement convertibles;
- e) de régler les dépenses locales, notamment pour les achats de carburant, sur son territoire en monnaie locale ou en devises librement convertibles.

ARTICLE 14

Ground Handling

1. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in the territory of the first Contracting Party and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by the competent authorities of the first Contracting Party to provide such services.
2. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party to offer and provide ground handling services for other airlines operating at the same airport in the territory of the first Contracting Party.
3. The exercise of the rights set forth in paragraphs 1 and 2 of this Article is subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints are applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

ARTICLE 15

User Charges

1. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of that Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services are just, reasonable and not unjustly discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any other airline.
2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of that Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security, airport environmental and related facilities and services are just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

ARTICLE 14

Services d'escale

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services d'escale sur le territoire de la première Partie contractante et, au choix de ces entreprises de transport aérien, de faire assurer une partie ou la totalité de ces services d'escale par tout mandataire autorisé par les autorités compétentes de la première Partie contractante à fournir de tels services.
2. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante d'offrir et de fournir des services d'escale à d'autres entreprises de transport aérien exerçant des activités dans le même aéroport sur le territoire de la première Partie contractante.
3. L'exercice des droits énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article est uniquement soumis aux contraintes physiques ou opérationnelles résultant de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaires. Toute contrainte est appliquée uniformément et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues au moment où les contraintes sont imposées.

ARTICLE 15

Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'utilisation qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes percepteurs compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des services de navigation aérienne et des services de contrôle de la circulation aérienne soient justes, raisonnables et non indûment discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'utilisation sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.
2. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'utilisation qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes percepteurs compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires, de sûreté de l'aviation, de l'environnement aéroportuaire ainsi que des installations et services connexes soient justes, raisonnables, non indûment discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'utilisation sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

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

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

5. A Contracting Party shall not be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17 of this Agreement, to be in breach of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 16

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. These consultations, which may be held between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise jointly determined by the Contracting Parties or unless otherwise provided for in this Agreement.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

3. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'utilisation imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante puissent refléter, sans l'excéder, le coût total supporté par les autorités ou organismes percepteurs compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires, de l'environnement aéroportuaire, des installations et services de sûreté de l'aviation, ainsi que des installations et services connexes appropriés, dans l'aéroport ou le système aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services faisant l'objet des redevances sont fournis de manière efficace et économique.

4. Chaque Partie contractante encourage les autorités ou organismes percepteurs compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs qui utilisent les services et installations à se consulter et à échanger l'information nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances au regard des principes énoncés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités ou organismes percepteurs compétents à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'utilisation afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant que les modifications ne soient apportées.

5. Dans le cadre de la procédure de règlement des différends prévue à l'article 17 du présent accord, une Partie contractante n'est pas considérée comme ayant enfreint le présent article, à moins que, selon le cas : a) elle ait omis de procéder, dans un délai raisonnable, à un examen de la redevance ou de la pratique visée par une plainte de l'autre Partie contractante; b) à la suite d'un tel examen, elle ait omis de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 16

Consultations

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application, l'amendement ou l'observation du présent accord. Ces consultations, qui peuvent se tenir entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement conjointement ou sauf disposition contraire du présent accord.

ARTICLE 17

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, the Contracting Parties may refer it to such person or body as they mutually designate or, at the request of either Contracting Party, it shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by the joint decision of the two arbitrators within sixty (60) days of the appointment of the second arbitrator;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise jointly determined by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise jointly determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision to the tribunal within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such a request.
7. The decision of the tribunal is final and binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties, including any expenses incurred by the President of the Council of ICAO in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision de quelque personne ou organisme qu'elles désignent ensemble ou, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, qui sera constitué de la façon suivante :

- a) dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Un ressortissant d'un État tiers, qui agit comme président du tribunal, est nommé comme troisième arbitre sur décision conjointe des deux arbitres, et ce, dans les soixante (60) jours suivant la nomination du deuxième arbitre;
- b) si une nomination n'est pas faite dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de procéder à la nomination nécessaire dans les trente (30) jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le vice-président le plus ancien à qui ce motif de récusation ne s'applique pas procède à la nomination.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou si les Parties contractantes en décident autrement conjointement, le tribunal détermine les limites de sa compétence et établit sa propre procédure. À la demande du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence visant à déterminer précisément l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre est tenue au plus tard trente (30) jours suivant la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.

4. Sauf décision conjointe contraire des Parties contractantes ou prescrite par le tribunal, chacune des Parties contractantes soumet un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours suivant la pleine constitution du tribunal. Les réponses sont présentées dans les soixante (60) jours suivants. Le tribunal tient une audience à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou à son gré, dans les trente (30) jours suivant la date limite fixée pour la réception des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de la tenue de l'audience ou, si aucune audience n'est tenue, trente (30) jours suivant la date à laquelle les deux réponses ont été soumises. La décision est prise par un vote à la majorité.

6. Les Parties peuvent soumettre au tribunal des demandes de clarification de la décision dans les quinze (15) jours suivant sa réception, et ces clarifications sont données dans les quinze (15) jours suivant une telle demande.

7. La décision du tribunal est définitive et lie les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante assume les frais de l'arbitre qu'elle a nommé. Les autres frais du tribunal sont partagés également entre les Parties contractantes, y compris toutes dépenses engagées par le Président du Conseil de l'OACI dans l'application des procédures prévues à l'alinéa 2b) du présent article.

ARTICLE 18

Amendments

Any amendment to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force on the date of the last diplomatic note by which the Contracting Parties have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of the amendment have been completed.

ARTICLE 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement terminates at midnight (at the place of receipt of the notice) on the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual consent before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 20

Registration of the Agreement

The Contracting Parties shall register this Agreement and any amendment with ICAO.

ARTICLE 21

Multilateral Conventions

Without prejudice to Article 2 of this Agreement, if a general multilateral air transport convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 18

Amendements

Tout amendement au présent accord convenu entre les Parties contractantes entre en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques au moyen desquelles les Parties contractantes se notifient l'accomplissement de toutes les procédures internes requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement.

ARTICLE 19

Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. La notification à cet égard est transmise simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit (au lieu de réception de l'avis) en date du premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée par consentement mutuel avant la fin de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de celle-ci par l'OACI.

ARTICLE 20

Enregistrement de l'accord

Les Parties contractantes enregistrent le présent accord et tout amendement auprès de l'OACI.

ARTICLE 21

Conventions multilatérales

Sans préjudice de l'article 2 du présent accord, si une convention de transport aérien multilatérale de caractère général entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévalent. Des consultations peuvent être tenues conformément à l'article 16 du présent accord afin de déterminer la mesure dans laquelle les dispositions de la convention multilatérale affectent le présent accord.

ARTICLE 22

Entry into Force

1. This Agreement enters into force on the date of the last diplomatic note, by which the Contracting Parties have notified each other that all necessary internal procedures for its entry into force have been completed. Amendments shall enter into force in the same manner.
2. On the date of entry into force of this Agreement, the *Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services*, signed on 22 June 1988, shall terminate.

ARTICLE 23

Titles

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

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

DONE in duplicate at Leipzig this 18th day of May 2022, in the English and French languages, each version being equally authentic.

Omar Alghabra

FOR THE GOVERNMENT OF CANADA

Grant Shapps

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND**

ARTICLE 22

Entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques au moyen desquelles les Parties contractantes se notifient l'accomplissement de toutes les procédures internes requises pour son entrée en vigueur. Les amendements entrent en vigueur de la même manière.
2. À la date d'entrée en vigueur du présent accord, l'*Accord sur les services aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*, signé le 22 juin 1988, prend fin.

ARTICLE 23

Titres

Les titres employés dans le présent accord ne servent qu'à des fins de référence.

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

FAIT en double exemplaire à Leipzig, ce 18^{ième} jour de mai 2022, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

**POUR LE GOUVERNEMENT DU
CANADA**

Omar Alghabra

**POUR LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE
DU NORD**

Grant Shapps

ANNEX I

SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

1. Routes

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to perform scheduled international air services between points on the following routes:

- (a) routes for the airline or airlines designated by Canada:
 - 1. from points behind the territory of Canada via the territory of Canada and intermediate points to a point or points in the territory of the United Kingdom and beyond; and
 - 2. for all-cargo service or services, between points in the territory of the United Kingdom and any point or points.

Canada shall ensure that its designated airline(s) notify the aeronautical authorities of the United Kingdom of air services to be operated between third countries and points in the territory of the United Kingdom ninety (90) days in advance or such lesser period as may be authorized by those authorities. Each of the points may be changed on ninety (90) days' notice to the aeronautical authorities of the United Kingdom or such lesser period as may be authorized by those authorities.

- (b) routes for the airline or airlines designated by the United Kingdom:
 - 1. from points behind the territory of the United Kingdom via the territory of the United Kingdom and intermediate points to a point or points in Canada and beyond; and
 - 2. for all-cargo service or services, between the territory of Canada and any point or points.

The United Kingdom shall ensure that its designated airline(s) notify the aeronautical authorities of Canada of air services to be operated between third countries and points in the territory of Canada ninety (90) days in advance or such lesser period as may be authorized by those authorities. Each of the points may be changed on ninety (90) days' notice to the aeronautical authorities of Canada or such lesser period as may be authorized by those authorities.

ANNEXE I

TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

1. Routes

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à fournir des services aériens internationaux réguliers entre les points situés sur les routes suivantes :

- a) routes de l'entreprise de transport aérien ou des entreprises de transport aérien qui sont désignées par le Canada :
 - 1. de points en deçà du territoire du Canada via le territoire du Canada et de points intermédiaires jusqu'à un ou plusieurs points sur le territoire du Royaume-Uni et au-delà;
 - 2. pour le service ou les services tout-cargo, entre des points sur le territoire du Royaume-Uni et tout point ou tous points.

Le Canada s'assure que son ou ses entreprises de transport aérien désignées avisent les autorités aéronautiques du Royaume-Uni des services aériens devant être exploités entre des pays tiers et des points situés sur le territoire du Royaume-Uni quatre-vingt-dix (90) jours à l'avance, ou dans un délai plus court autorisé par ces autorités. Il est possible de modifier chacun des points en envoyant aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni un préavis de quatre-vingt-dix (90) jours, ou d'une durée plus courte autorisée par ces autorités.

- b) routes de l'entreprise de transport aérien ou des entreprises de transport aérien qui sont désignées par le Royaume-Uni :
 - 1. de points en deçà du territoire du Royaume-Uni via le territoire du Royaume-Uni et de points intermédiaires jusqu'à un ou plusieurs points au Canada et au-delà;
 - 2. pour le service ou les services tout-cargo, entre le territoire du Canada et tout point ou tous points.

Le Royaume-Uni s'assure que son ou ses entreprises de transport aérien désignées avisent les autorités aéronautiques du Canada des services aériens devant être exploités entre des pays tiers et des points situés sur le territoire du Canada quatre-vingt-dix (90) jours à l'avance, ou dans un délai plus court autorisé par ces autorités. Il est possible de modifier chacun des points en envoyant aux autorités aéronautiques du Canada un préavis de quatre-vingt-dix (90) jours, ou d'une durée plus courte autorisée par ces autorités.

2. Operational Flexibility

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

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) carry its own stopover traffic;
- (d) serve behind, intermediate and beyond points and points in the territory of either Contracting Party on the routes in any combination and in any order;
- (e) omit stops at any point or points;
- (f) transfer traffic between any of its aircraft at any point on the routes; and
- (g) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services,

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

3. Change of Gauge

Designated airlines may make a multiple change of gauge at any point or points on the specified routes, without restriction as to type of aircraft, connecting time, flight numbering, capacity or frequency.

2. Souplesse opérationnelle

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols, et à leur choix :

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
- b) combiner des numéros de vol différents pour une même exploitation d'aéronef;
- c) exercer ses propres droits d'escale;
- d) desservir des points en deçà, intermédiaires et au-delà, et des points sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes sur les routes, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
- e) omettre des escales en un ou plusieurs points;
- f) transférer du trafic entre l'un quelconque de ses aéronefs en tout point sur les routes;
- g) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir et présenter ces services au public en tant que services directs,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique, et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord; à condition, à l'exception des services tout-cargo, de desservir un point situé sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien.

3. Changement de gabarit

Les entreprises de transport aérien désignées peuvent effectuer plusieurs changements de gabarit en tout point ou tous points sur les routes spécifiées, sans restriction quant au type d'aéronef, au temps de correspondance, à la numérotation des vols, à la capacité ou à la fréquence.

4. Intermodal Service

- (a) Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with the agreed services any surface transportation for cargo to or from any points in the territory of either Contracting Party or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, if applicable, the right to transport cargo in bond in accordance with applicable laws and regulations. For this cargo, whether moving by surface or by air, designated airlines shall have access to airport customs processing and facilities. Designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.
- (b) With respect to the employment of surface transportation for air cargo, nothing in subparagraph (a) shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party any new or additional rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, air traffic destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

5. Code-sharing

Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, each designated airline may enter into cooperative arrangements for the purpose of:

- (a) holding out the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline(s) or surface transportation provider(s) of any country; or
- (b) carrying traffic under the code of any other airline(s) if that other airline(s) has been authorized by the aeronautical authorities to sell transportation under its own code on flights operated by that airline.

4. Service intermodal

- a) Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes sont autorisées à recourir sans restriction en rapport avec les services convenus à tout transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane conformément aux lois et règlements applicables. Pour ces marchandises, qu'elles soient transportées par voie de surface ou par voie aérienne, les entreprises de transport aérien désignées ont accès aux services de traitement des douanes et installations douanières des aéroports. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent choisir d'effectuer leur propre transport de surface ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface exploité par d'autres entreprises de transport aérien et des fournisseurs indirects de services de fret aérien. De tels services intermodaux de transport de marchandises peuvent être offerts à un prix unique de point à point pour le transport combiné aérien et de surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ce transport.
- b) En ce qui concerne le recours au transport de surface pour le fret aérien, aucune disposition de l'alinéa a) n'est réputée conférer à l'entreprise de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante quelques droits nouveaux ou supplémentaires d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le trafic aérien à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

5. Partage de codes

Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, chaque entreprise de transport aérien désignée peut conclure des ententes de coopération afin, selon le cas :

- a) d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire vendre des services de transport sous son propre code) sur des vols exploités par une ou plusieurs entreprises de transport aérien ou un ou plusieurs fournisseurs de transport de surface de tout pays;
- b) d'acheminer du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien ou de toutes autres entreprises de transport aérien si cette dernière ou ces dernières ont été autorisées par les autorités aéronautiques à vendre des services de transport sous leur propre code pour les vols exploités par cette entreprise de transport aérien désignée.

Code-sharing services by a designated airline of one Contracting Party involving transportation between points within the territory of the other Contracting Party are restricted to flights operated by an airline(s) authorized by the aeronautical authorities of that Contracting Party to provide such service and are only available as part of an international journey. All airlines involved in code-sharing arrangements must hold the appropriate underlying route authority. Airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft involved in code-share services without limitation. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall not withhold permission for an airline of the other Contracting Party for code-sharing services identified in subparagraph (a) on the basis that the airline(s) operating the aircraft does not have the right to carry traffic under the code of that airline(s).

ANNEX II

NON-SCHEDULED AIR SERVICES

Articles 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 and 16 of this Agreement are applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party to or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights, subject to national laws and regulations governing the right of air carriers to operate non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Les services en partage de codes fournis par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante qui comportent un transport entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante sont limités aux vols exploités par une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui sont autorisées par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante à fournir de tels services, étant entendu que ces services ne peuvent être offerts que dans le cadre d'un voyage international. Toute entreprise de transport aérien participant à une entente de partage de codes doit détenir les autorisations requises pour la route concernée. Les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer du trafic entre aéronefs visés par un service de partage de code sans restriction. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas d'accorder à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante l'autorisation de fournir les services en partage de codes visés à l'alinéa a) pour le motif que l'entreprise de transport aérien ou les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef n'ont pas le droit d'acheminer du trafic sous le code de cette entreprise de transport aérien.

ANNEXE II

SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

Les articles 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 et 16 du présent accord s'appliquent également aux vols non réguliers exploités par un transporteur aérien d'une Partie contractante à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante et aux transporteurs aériens exploitant ces vols, sous réserve des lois et règlements nationaux régissant le droit des transporteurs aériens d'exploiter des vols non réguliers ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties participant à l'organisation de ces activités.

ANNEX III

ADDITIONAL MATTERS RELATING TO DESIGNATION AND AUTHORIZATION

Airlines designated by the United Kingdom

1. Notwithstanding paragraphs 3(b) of Article 4 (Designation and Authorization) and 1(a) of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorizations) Canada undertakes not to refuse to grant operating authorizations, and not to revoke or suspend such authorizations, with respect to an airline designated by the United Kingdom on the basis that it is not substantially owned and effectively controlled by the United Kingdom, nationals of the United Kingdom, or both, provided that:

- (a) the airline designated by the United Kingdom maintains its principal place of business in the United Kingdom;
- (b) effective regulatory control of the airline designated by the United Kingdom is exercised and maintained by the United Kingdom;
- (c) substantial ownership and effective control of the airline designated by the United Kingdom are vested in the United Kingdom, a Member State or States of the European Union, Iceland, Liechtenstein, Norway or Switzerland, or nationals of one or more of these States, or a combination thereof; and
- (d) if the airline designated by the United Kingdom is substantially owned and effectively controlled by one or more airlines or airline holding companies (the “investor(s)”), the operation of air services by the airline designated by the United Kingdom would not (or does not) excessively circumvent the traffic rights available under any air services agreement to which both an investor’s home State and Canada are parties.

2. For the purposes of paragraph 1(d), an investor’s home State is the State in which it maintains its principal place of business.

3. In the event that a designated airline that has been authorized by Canada under this Agreement becomes substantially owned and effectively controlled by one or more airlines or airline holding companies, the United Kingdom, through its aeronautical authorities, shall notify the aeronautical authorities of Canada for their review as to whether the designated airline continues to meet the requirements in paragraph 1 of this Annex.

ANNEXE III

QUESTIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À LA DÉSIGNATION ET À L'AUTORISATION

Entreprises de transport aérien qui sont désignées par le Royaume-Uni

1. Nonobstant les alinéas 3b) de l'article 4 (Désignation et autorisation) et 1a) de l'article 5 (Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation), le Canada s'engage à ne pas refuser d'accorder des autorisations d'exploitation et à ne pas révoquer ou suspendre ces autorisations, dans le cas d'une entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni pour le motif qu'une participation substantielle dans cette entreprise de transport aérien et le contrôle effectif de celle-ci ne sont pas détenus par le Royaume-Uni, des ressortissants du Royaume-Uni, ou les deux, à condition que :

- a) l'entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni maintienne son établissement principal au Royaume-Uni;
- b) le Royaume-Uni exerce et maintienne le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni;
- c) une participation substantielle dans l'entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni et le contrôle effectif de celle-ci soient entre les mains du Royaume-Uni, d'un État membre ou d'États membres de l'Union européenne, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, ou de ressortissants d'un ou de plusieurs de ces États, ou d'une combinaison de ces États ou ressortissants;
- d) si une participation substantielle dans l'entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni et le contrôle effectif de celle-ci sont détenus par une ou plusieurs entreprises de transport aérien ou un ou plusieurs holdings aériens (l'« investisseur » ou les « investisseurs »), l'exploitation des services aériens par l'entreprise de transport aérien qui est désignée par le Royaume-Uni ne contournerait (ou ne contourne) pas de façon excessive les droits de circulation prévus dans tout accord de services aériens à laquelle aussi bien l'État d'origine d'un investisseur que le Canada sont parties.

2. Pour l'application de l'alinéa 1d), l'État d'origine d'un investisseur est l'État dans lequel l'investisseur maintient son établissement principal.

3. Dans le cas où une ou plusieurs entreprises de transport aérien ou un ou plusieurs holdings aériens obtiennent une participation substantielle dans une entreprise de transport aérien désignée qui a été autorisée par le Canada au titre du présent accord et le contrôle effectif de celle-ci, le Royaume-Uni, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, avise les autorités aéronautiques du Canada aux fins de l'examen de la question de savoir si l'entreprise de transport aérien désignée continue de satisfaire aux conditions du paragraphe 1 de la présente annexe.

4. A determination made pursuant to this Annex is based on the ownership and control structure of the airline at the time of determination. Canada, through its aeronautical authorities, shall communicate any determination made pursuant to this Annex to the aeronautical authorities of the United Kingdom by diplomatic note with minimum procedural delay.

Airlines designated by Canada

5. In the event that a designated airline that has been authorized by the United Kingdom under this Agreement becomes substantially owned and effectively controlled by one or more airlines or airline holding companies, Canada, through its aeronautical authorities, shall notify the aeronautical authorities of the United Kingdom for their review as to whether the designated airline continues to meet the requirements in paragraphs 3(b) of Article 4 (Designation and Authorization) and 1(a) of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorizations).

4. Une décision rendue au titre de la présente annexe repose sur la structure de propriété et de contrôle de l'entreprise de transport aérien au moment de la décision. Le Canada, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, communique toute décision prise au titre de la présente annexe aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni au moyen d'une note diplomatique dans les délais les plus brefs.

Entreprises de transport aérien qui sont désignées par le Canada

5. Dans le cas où une ou plusieurs entreprises de transport aérien ou un ou plusieurs holdings aériens obtiennent une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise de transport aérien désignée qui a été autorisée par le Royaume-Uni au titre du présent accord, le Canada, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, avise les autorités aéronautiques du Royaume-Uni aux fins de l'examen de la question de savoir si l'entreprise de transport aérien désignée continue de satisfaire aux conditions de l'alinéa 3b) de l'article 4 (Désignation et autorisation) et de l'alinéa 1a) de l'article 5 (Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation).