



Treaty Series No. 37 (1989)

Agreement

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

Ottawa, 22 June 1988

[The Agreement entered into force on 22 June 1988]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty.
September 1989*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
£4.80 net

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

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Canada,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹;

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, in so far as such amendment or Annex is at any time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and the Civil Aviation Authority, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission or, in both cases, any person or body authorised 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 authorised in accordance with Article 5 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, save that in the case of the United Kingdom it excludes Hong Kong;
- (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.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far 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 in respect of international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

¹ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Schedule of Annex I to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule of Annex I to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, 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

Change of Aircraft

(1) A designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft at any point on the specified routes on condition:

- (a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;
- (b) that the airline shall not hold itself out, directly or indirectly and whether in timetables, computer reservation systems, fare quote systems or advertisements, or by other like means, as providing any service other than the agreed service on the relevant specified routes;
- (c) that in connection with any one aircraft flight arriving at or departing from the point at which the change of aircraft takes place, only one departing or arriving aircraft flight shall be operated, unless otherwise authorised by the aeronautical authorities of the other Contracting Party;
- (d) that where an agreed service includes a change of aircraft this fact is shown in all timetables, computer reservation systems, fare quote systems, advertisements and other like means of holding out the service;
- (e) in addition, that where the change of aircraft is made at a point other than in the territory of the Contracting Party designating the airline;
 - (i) the aircraft used on the section of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger in capacity than that used on the nearer section;
 - (ii) the aircraft used on the section more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with and as an extension of the agreed service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do;
 - (iii) there is an adequate volume of through traffic.

(2) The provisions of Article 7 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft.

ARTICLE 5

Designation and Authorisation of Airlines

(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 the aeronautical authorities of that other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or may impose such conditions as they may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where

(a) an airline designated by the other Contracting Party is unable to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the Convention;

(b) those authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

ARTICLE 6

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) in the case of failure by the airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate or prevent all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

(3) In operating the agreed services the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(4) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(5) The capacity which may be provided by the designated airlines of one Contracting Party for the carriage of passengers and cargo including mail between the territory of the other Contracting Party and points on the specified routes in third countries shall be determined from time to time by agreement between the Contracting Parties.

ARTICLE 8

Entry and Clearance of Aircraft and Traffic

(1) Subject to the provisions of the Convention and this Agreement, the laws and regulations of one Contracting Party 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 shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entry into, departure from and while within the said territory.

(2) The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with, by or on behalf of crews, passengers, cargo, including mail, upon entry into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

(3) Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 9

Recognition of Certificates and Licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards established from time to time pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

(2) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the routes specified in Annex I, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 20 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is equal to or above the relevant standards established under the Convention.

ARTICLE 10

Aviation Security

(1) The assurance of safety, for civil aircraft, their passengers and crews being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, and consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

(2) Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on

¹ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ 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, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation and 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. In this paragraph the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

(5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above 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 effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

(6) Each Contracting Party shall act favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(8) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such a request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 11

Customs Duties

(1) Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party under its laws 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 the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

¹ Treaty Series No. 126 (1969), Cmnd. 4230.

² Treaty Series No. 39 (1972), Cmnd. 4956.

³ Treaty Series No. 10 (1974), Cmnd. 5524.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines 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 the said Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that 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 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 13

Tariffs

(1) (a) The term tariff means:

- (i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
- (ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
- (iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including benefits attaching to either.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which the flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those which have been approved (expressly or tacitly) by both aeronautical authorities. Tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all the relevant factors, including the cost of carriage on the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations. Each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for provision of such cost justification as its aeronautical authorities may require.

(3) Any of the designated airlines may consult together or, if they so wish, with other airlines about tariff proposals, but shall not be required to do so before filing a proposed tariff.

(4) Each proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline seeking approval for it with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form and in such manner as the aeronautical authorities may each require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that contracting Party.

(5) (a) Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties unless, within 15 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree after the date of filing) either of the aeronautical authorities have served on the other written notice of dissatisfaction of the proposed tariff.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. Furthermore, after a period of 15 days from the date of filing it shall be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either:

(i) notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be refiled in conformity with the minimum filing period, or

(ii) served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party, within 15 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, written notice of dissatisfaction of the proposed tariff.

(c) In approving (expressly or tacitly) tariffs the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Before so doing, the aeronautical authorities shall, whenever practical, use their best efforts to consult with the airline(s) filing the tariff.

(6) If a notice of dissatisfaction is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service of a notice of disapproval, request in writing consultations which shall be held within 30 days of receipt of the request.

(7) If a notice of dissatisfaction has been given by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 21 of this agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the designated airline concerned or until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such a period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) where a tariff has an expiry date, for more than 12 months after that date;

(b) where a tariff has no expiry date, for more than 12 months after the date on which a designated airline files a replacement tariff with the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

- (10) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State via any route shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and, where appropriate, of the third State.
- (b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article, not less than 30 days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.
- (c) The Contracting Party which has approved a tariff for such carriage may withdraw its approval of that tariff on giving 90 days written notice to the designated airline of the other Contracting Party applying the tariff, and that tariff shall cease to be applied by that designated airline at the end of that period.
- (11) Neither Contracting Party shall exercise its right to serve notice of dissatisfaction of a tariff filed by a designated airline of the other Contracting party for carriage between the two countries where the proposed tariff would enable that airline to match a tariff already approved by the first Contracting Party for application by one of its own designated airlines, provided that the proposed tariff corresponds to the tariff being matched (e.g. in price level, conditions and date of expiry, but not necessarily the routing being used), or is more restrictive or higher than that tariff.
- (12) The aeronautical authorities of a Contracting Party may require that the rate of commission paid by a designated airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on air services originating in the territory of that Contracting Party shall be filed for approval by them in accordance with the procedures set out in this Article. Where rates of commission are subject to such approval the designated airline shall pay only the rates which have been approved.
- (13) Where this Article requires something to be done in writing, it may be done by means of a letter, telegram, telex or facsimile.

ARTICLE 14

Sales

Each designated airline shall have the right to engage in the territory of the other Contracting Party in the sale of air transportation directly and, at the discretion of the airline, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at the discretion of the airline, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

ARTICLE 15

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, funds obtained in the normal course of its operations. Conversions 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 16

Airline Representation

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

ARTICLE 17

Income Tax Exemption

For the purposes of income and corporation taxation of the designated airlines the Convention between the Contracting Parties for the Avoidance of Double Taxation and Prevention of Fiscal Evasion With Respect to Taxes on Income and Capital Gains, signed at London on 8 September 1978¹, as amended, applies.

ARTICLE 18

User Charges

- (1) The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision for aircraft, their crews and passengers of airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities.
- (2) The user charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than would be paid by its own designated airlines operating similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines, and where practicable through the airlines' representative organizations: Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 19

Airports and other facilities

Subject to the provisions of the Convention, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 20

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. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty(60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

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 by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 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 agreement between the two arbitrators within 60 days of the appointment of the second;

¹ Treaty Series No. 36 (1981), Cmnd. 8261.

- (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 the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 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 agreed 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 of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 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 within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be 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 the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 22

Amendments

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement 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 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24

Registration of the Agreement

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

ARTICLE 25

Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 20 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 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

ARTICLE 27

Titles

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments have signed this Agreement.

Done in duplicate at Ottawa this 22nd day of June, 1988, in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

MARGARET THATCHER

For the Government of Canada:

BRIAN MULRONEY

ANNEX I

SCHEDULE

Section I

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

A. POINTS OF DEPARTURE	B. INTER-MEDIATE POINTS	C. DESTINATIONS IN CANADA	D. POINTS BEYOND
ROUTE 1			
Any point or points in the United Kingdom	Any point or points to be named by the United Kingdom (Note 3)	Any point or points in Canada	Any point or points in the continental United States to be named by the United Kingdom (Note 3) Honolulu Caribbean Islands Nandi Tahiti New Zealand Mexico Central America
ROUTE 2			
Bermuda and points in the United Kingdom territories in the Caribbean	Any point or points to be named by the United Kingdom (Notes 3 and 5)	Any point or points in Canada	Any point or points to be named by the United Kingdom (Notes 3 and 5)

NOTES

- (1) A designated airline may on any or all flights omit stops at any point or points provided that the flight begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (2) Traffic in transit may be carried through points in Column C provided it is carried, without stop-over, on the same flight.
- (3) Points named by the United Kingdom may be changed on three months notice to the aeronautical authorities of Canada.
- (4) On Route 1 no traffic may be taken on board at points in Column C to be set down at points in Column B and Column D and vice versa except on:
 - (a) up to two flights per week in each direction, between Vancouver and points in the Pacific (Honolulu, Tahiti, New Zealand);
 - (b) up to four flights per week in each direction between Canada and Mexico (excluding Toronto/Mexico) and/or the Caribbean Islands, and/or points in Central America;
 - (c) up to fourteen flights per week in each direction, between points in Canada and points in the United States (excluding Honolulu), but not on more than four flights per week between Toronto and California and not on any flights between Vancouver and California;
 - (d) additional flights by agreement between the aeronautical authorities.
- (5) On Route 2 no traffic may be taken on board at points in Column C to be set down at points in Column B and Column D and vice versa.

Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Canada:

A. POINTS OF DEPARTURE	B. INTER- MEDIATE POINTS	C. DESTINA- TIONS IN UNITED KINGDOM	D. POINTS BEYOND
ROUTE 1			
Any point or points in Canada	Any point or points to be named by Canada (Note 3)	Any point or points in the United Kingdom	Any point or points in Europe, excluding Berlin, to be named by Canada (Note 3) Algeria Israel Alexandria Three points in Asia east of (and including) Pakistan (excluding Japan, Hong Kong, China, Indonesia) to be named by Canada (Note 3)
ROUTE 2			
Any point or points in Canada	Any point or points to be named by Canada (Notes 3 and 5)	Bermuda and any point or points in the United Kingdom territories in the Caribbean	Any point or points to be named by Canada (Notes 3 and 5)

NOTES

- (1) A designated airline may on any or all flights omit stops at any point or points provided that the flight begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (2) Traffic in transit may be carried through points in Column C provided it is carried, without stop-over, on the same flight.
- (3) Points named by Canada may be changed on three months notice to the aeronautical authorities of the United Kingdom.
- (4) On Route 1 no traffic may be taken on board at points in Column C to be set down at points in Column B and Column D and vice versa except on:
 - (a) up to ten flights per week in each direction, between London and Algeria, Alexandria, Austria, Belgium, Cyprus, Finland, France, Federal Republic of Germany, Iceland, Republic of Ireland, Luxembourg, Malta, Netherlands, Portugal, Spain, Switzerland, Turkey and Yugoslavia;
 - (b) up to four flights per week in each direction, between London and points in Asia east of Israel;
 - (c) additional flights by agreement between the aeronautical authorities.
- (5) On Route 2 no traffic may be taken on board at points in Column C to be set down at points in Column B and Column D and vice versa.

ANNEX II

TARIFF PROVISIONS

(1) (a) Notwithstanding the provisions of Article 13 of this Agreement, the Contracting Parties, in an endeavour to make the tariff regime as liberal, flexible and market responsive as possible, have agreed that the following procedures shall apply.

(b) For the purposes of this Annex, the term "agreed routes" means routes between the city-pairs listed in Appendix A.

(2) Unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties indicate to each other in writing, within 15 days of receipt of a filing, that they do not approve, a passenger tariff for one way or round trip carriage between the territories of the Contracting Parties on the agreed routes filed in accordance with paragraph (4) of Article 13 shall be permitted to come into effect on the date proposed, provided that the said tariff is:

(a) at least 60% of the reference level in effect on the date the tariff is filed; or

(b) less than 60% of the reference level in effect on the date the tariff is filed and subject to each of the following requirements:

(i) a round trip;

(ii) a minimum stay of at least seven (7) days; and

(iii) an advance booking of at least seven (7) days, with the exception of tariffs where the travel is subject to the terms and conditions listed in Appendix B.

(3) For the purpose of paragraph (2) above, the reference levels are those listed in Appendix A. Subsequent adjustment of the reference levels for each Canada-United Kingdom city-pair or addition of new Canada-United Kingdom city-pairs shall require the approval of both aeronautical authorities. Reference levels for such additional city-pairs shall be determined by the aeronautical authorities on the basis of submissions made by one or more of the designated airlines and shall normally take into account the relationships established between the city-pairs listed at Appendix A. If either of the aeronautical authorities wish to discuss any such adjustment, or determination of a reference level for an additional city-pair, they may request consultations, such consultations to be held within 30 days of receipt of the request, or such longer period as may be agreed by both aeronautical authorities.

(4) Passenger tariffs which do not qualify under paragraph (2) above shall be considered on their merits in accordance with Article 13 of the Agreement. A tariff for a short-term promotion, which would require the approval of both aeronautical authorities and which is designed to stimulate the market, to increase public awareness of a carrier and/or to promote a new product or service shall normally be approved provided it meets the following conditions:

(a) each designated airline may initiate, under the terms of this paragraph, four (4) such promotions commencing in any calendar year in respect of any city-pair;

(b) travel under such a promotion shall occur wholly within a six (6) week period which shall not include the months of June, July and August; and

(c) no two consecutive promotions shall be offered at substantially similar price levels, conditions of travel and benefits.

Nothing in this paragraph shall be construed as meaning that short-term promotion tariffs not complying with the conditions set out above shall receive unfavourable consideration.

(5) Each tariff for the carriage of cargo between Canada and the United Kingdom (excluding its dependent territories) filed in accordance with paragraph (4) of Article 13 shall be permitted to come into effect on the date proposed, unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties indicate to each other in writing within 15 days of receipt of the filing that they do not approve the proposed tariff.

(6) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with any part of this Annex is considered by the aeronautical authorities of a Contracting Party to be causing or threatening damage to the interests of one or more of their own designated airlines

operating over whole or part of the same route those aeronautical authorities may request in writing consultations. Such consultations shall be held within 30 days from receipt of the request, or such longer period as both aeronautical authorities may agree.

(7) Nothing in paragraph (2) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from refusing to allow the charging of any tariff filed by one of its own designated airlines for carriage (including round trip carriage) originating in its own country. However such unilateral action shall only be taken if it appears to those authorities that a proposed tariff is either predatory or excessive. If the aeronautical authorities of the other Contracting Party consider that the consequences of such action will cause or threaten damage to one or more of their own designated airlines, they may call for consultations and such consultations shall be held within 30 days from receipt of the request, or such longer period as both aeronautical authorities may agree.

(8) A tariff filed by a designated airline of one Contracting Party for carriage between a point in the metropolitan territory of the other Contracting Party and a point in the territory of a third state by any route, including carriage on an intra-line or inter-line basis, for a comparable service shall be given approval if it is identical (e.g. in price level, conditions and date of expiry) to a tariff already approved by the aeronautical authorities of that other Contracting Party and applied by one of its designated airlines for carriage between those points. However, those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued or may vary the terms of their approval to correspond to any approved variation of a tariff being matched.

(9) None of the provisions of this Annex conferring a right to request consultations shall prejudice the rights of the Contracting Parties to request consultations under the provisions of Article 20 of this Agreement.

(10) The Contracting Parties shall review the operation of this Annex no later than eighteen months from the date of its entry into force, with a view to introducing further improvement of its provisions, bearing in mind the objectives set out in paragraph (1) above.

APPENDIX A

ONE WAY REFERENCE FARES

	Westbound U.K. £	Eastbound CDN \$
LONDON:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Edmonton	625	1 235
Winnipeg	580	1 165
Toronto	530	1 085
Hamilton	530	1 085
Ottawa	520	1 075
Montreal	470	995
Halifax	435	940
St. John's/Gander	420	910
 PRESTWICK:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Toronto	530	1 085
Halifax	435	940
 MANCHESTER:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Edmonton	625	1 235
Toronto	530	1 085

Note: To establish return fares the applicable local currency reference level shall be doubled.

APPENDIX B

Conditions subject to which a tariff falling under paragraph (2)(b) does not require an advance-booking provision

To qualify for the exception referred to in paragraph (2)(b)(iii), a proposed tariff must meet each of the following conditions:

1. Round trip;
2. Minimum stay of at least seven (7) days;
3. Minimum price levels as follows:

	Travel Originating in	Travel Commencing in*	Percentage of applicable Reference Level
(i)	Canada	Basic Season	24%
		Shoulder Season	27%
		Peak Season	35%
(ii)	United Kingdom	Basic Season	29%
		Shoulder Season	33%
		Peak Season	37%

If, however, both aeronautical authorities, through a change in charter regulations or otherwise, permit between Canada and the United Kingdom a fare with no advance-purchase restriction to be made available on non-scheduled services, condition 3 above shall cease to apply.

4. No more than the following percentages of seats on any flight to be sold:
 - (i) 30% for flights commencing in the months May to September inclusive.
 - (ii) 35% for flights commencing in other months.

*Seasons are defined as follows:

(i)	for traffic originating in Canada:	Basic:	January, February, November.
		Shoulder:	March, April, May, September, October, December.
		Peak:	June, July, August.
(ii)	for traffic originating in the United Kingdom	Basic:	January, February, March, November.
		Shoulder:	April, May, June, October.
		Peak:	July, August, September, December.

ANNEX III

NON-SCHEDULED AIR SERVICES

(1) Recognizing the need to preserve the opportunities for competition between scheduled and non-scheduled air services, a Contracting Party may request consultations if:

- (i) a tariff filing is approved which it considers might adversely affect the ability of non-scheduled air services to compete with scheduled air services; or
- (ii) adjustments to existing charterworthiness rules or requirements, or new rules or requirements, are imposed which it considers might adversely affect the ability of scheduled air services to compete with non-scheduled air services.

Such consultations shall be held within 30 days of receipt of the request, with a view to considering any necessary adjustments to charter rules or requirements or to scheduled tariffs.

(2) Articles 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18 and 19 of the Agreement shall be 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 carrier 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.

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

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Canada,

Étant tous deux parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord supplémentaire à ladite Convention aux fins 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, ainsi que (i) toute modification de ladite Convention mise en vigueur en vertu de son Article 94 (a) et ratifiée par les deux Parties contractantes, et (ii) toute annexe ou modification adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention pourvu que cette annexe ou modification soit en tout temps en vigueur pour les deux Parties contractantes;
- (b) "autorités aéronautiques" signifie, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et la Commission canadienne des transports et, dans le cas du Royaume-Uni, le secrétaire d'État aux Transports et la Régie de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer des fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ou à remplir des fonctions similaires;
- (c) "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 5 du présent Accord;
- (d) "territoire", en rapport avec un État, a la signification qui lui est attribuée à l'Article 2 de la Convention, sauf qu'il exclut Hong Kong dans le cas du Royaume-Uni;
- (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" signifie le présent Accord, les annexes qui l'accompagnent et toute modification apportée à ces annexes ou à l'Accord.

ARTICLE 2

Applicabilité de la Convention de Chicago

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

ARTICLE 3

Octroi des 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 les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées au tableau approprié de l'Annexe I du présent Accord. Ces services et routes sont ci-après appelés "les services convenus" et "les routes spécifiées", respectivement. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, le droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route sur la tableau de l'Annexe I au présent Accord afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises incluant le courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

(3) Rien dans le paragraphe 2 du présent Article ne sera considéré comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées de l'une der Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises incluant le courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

(4) Si, en raison d'un conflit armé, de perturbations ou 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 fera 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

Rupture de charge

(1) Une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante peut effectuer une rupture de charge à tout point des routes spécifiées à la condition:

- (a) que la rupture de charge soit justifiée pour des raisons de rentabilité;
- (b) que l'entreprise de transport aérien n'offre, directement ou indirectement ou par ses horaires, ses systèmes informatisés de réservation, ses systèmes de calcul des tarifs ou sa publicité, ou par tout autre moyen similaire, aucun service autre que le service convenu sur les routes spécifiées en cause;
- (c) qu'un seul vol de départ ou d'arrivée soit exploité en rapport avec un vol arrivant au point auquel la rupture de charge s'effectue ou partant de ce point, sauf autorisation contraire donnée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;
- (d) que, lorsqu'un service convenu comprend une rupture de charge, ce fait soit montré dans tous les horaires, systèmes informatisés de réservation, systèmes de calcul des tarifs et la publicité et dans tous autres moyens similaires utilisés pour offrir le service;
- (e) que, lorsque la rupture de charge s'effectue à un point autre qu'un point situé sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien:
 - (i) l'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'ait pas une capacité supérieure à celle de l'aéronef desservant la section la plus rapprochée; que
 - (ii) l'aéronef utilisé dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ne soit exploité qu'en rapport avec le service convenu fourni par l'aéronef utilisé dans la section la plus rapprochée et que comme prolongement dudit service, et que son horaire soit établi en conséquence; et que;
 - (iii) le volume du trafic en parcours direct soit suffisant.

(2) Les dispositions de l'Article 7 du présent Accord s'appliqueront à tous les arrangements pris en ce qui concerne la rupture de charge.

ARTICLE 5

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

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

(2) Dès réception d'un tel avis de désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent Article, accorderont sans délai à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent Article, ou pourront imposer toutes conditions qu'elles jugeront nécessaires en ce qui concerne la façon dont une entreprise de transport aérien désignée exerce les droits spécifiés à l'Article 3 (2) du présent Accord:

- (a) si une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ne peut les convaincre qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'opération des services aériens internationaux conformément à la Convention;
- (b) si ces autorités n'ont pas eu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

(4) L'entreprise de transport aérien qui a été ainsi désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition de respecter les dispositions applicables du présent Accord.

ARTICLE 6

Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

(1) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'Article 3 (2) du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer toutes conditions qu'elles pourront juger nécessaires en ce qui touche l'exercice de ces droits:

- (a) si la preuve ne leur a pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants;
- (b) si cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante octroyant ces droits; au
- (c) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions prescrites dans le présent Accord.

(2) À moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article pour empêcher d'autres infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante.

ARTICLE 7

Principes régissant l'exploitation des services convenus

(1) Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

(2) Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées de sa compétence pour éliminer ou empêcher toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale nuisant à la compétitivité des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

(3) Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas nuire à la bonne marche des services que ces dernières assurent sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes.

(4) Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront étroitement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers et des marchandises incluant le courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

(5) La capacité qui peut être fournie par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport des passagers et des marchandises incluant le courrier entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points sur les routes spécifiées situés dans des pays tiers sera périodiquement déterminée par entente entre les Parties contractantes.

ARTICLE 8

Entrée et autorisation des aéronefs et de la circulation

(1) Sous réserve des dispositions de la Convention et du présent Accord, les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs seront observés par toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur dudit territoire.

(2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine seront observés par les équipages et les passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de ladite Partie contractante.

(3) Les bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

ARTICLE 9

Reconnaissance des certificats et brevets

(1) Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées à condition que les exigences en vertu desquelles ces certificats, brevets ou licences ont été décernés ou validés correspondent à tout le moins aux normes minimales établies de temps à autre conformément à la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

(2) Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats et licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées à l'Annex I, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à consulter, conformément à l'Article 20 du présent Accord, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de s'assurer que la pratique en question est à tout le moins conforme aux normes pertinentes établies dans la Convention.

ARTICLE 10

Sûreté de l'aviation

(1) La garantie de la sûreté des passagers et des équipages des aéronefs civils étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, et conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

(2) Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

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

(4) Les Parties contractantes doivent, dans leurs relations mutuelles, se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation ainsi qu'aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces pratiques sont appliquées par elles; les Parties doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation 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. Dans le présent paragraphe, la mention des normes sur la sûreté de l'aviation englobe toute dérogation notifiée par la Partie contractante concernée.

(5) Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-avant et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée ou le séjour sur son territoire, ou pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures efficaces soient appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et de leurs bagages à main et pour effectuer des vérifications appropriées sur les équipages, les bagages, les marchandises et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement.

(6) Chaque Partie contractante convient d'examiner avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

(7) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contra la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

(8) Lorsque l'une des Parties contractantes est fondée à croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander de tenir immédiatement des consultations avec l'autre Partie contractante. L'incapacité des Parties contractantes de s'entendre sur un règlement satisfaisant de la question dans le 15 jours suivant la date de réception d'une telle demande donnera le droit de retenir, de révoquer, de limiter, ou d'assortir de conditions, les autorisations d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Lorsqu'une situation d'urgence le justifie, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

ARTICLE 11

Droits de douane

(1) Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exemptera toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, dans la mesure où sa législation nationale le permet, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes (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 (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol), et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

(2) Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe (1) du présent Article lorsqu'ils seront:

- (a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;
- (b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- (c) pris à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

(3) L'équipement normal des aéronefs ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

ARTICLE 12

Echange de statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui pourront être raisonnablement requis pour un examen de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante mentionnée dans le présent Article. Ces relevés engloberont toute l'information requise pour déterminer le niveau de trafic exploité par ces entreprises de transport aérien au titre des services convenus et montreront les points d'origine et de destination de ce trafic.

ARTICLE 13

Tarifs

- (1) (a) Le mot tarif désigne:
 - (i) le tarif qu'exige une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages sur les services aériens réguliers ainsi que les droits et conditions rattachés aux services annexes;
 - (ii) le tarif exigé par une entreprise de transport aérien pour le transport des marchandises (à l'exclusion du courrier) sur des services aériens réguliers;
 - (iii) les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité de ce tarif, y compris les avantages s'y rattachant.
- (b) Lorsque les tarifs diffèrent selon la saison, le jour de la semaine ou l'heure du jour d'exploitation du vol, la direction du déplacement ou quelque autre facteur, chaque tarif différent sera considéré comme un tarif distinct, qu'il ait ou non été soumis séparément aux autorités compétentes avec les conditions s'y rattachant.

- (2) Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes demanderont pour les services de transport entre leurs territoires seront ceux qui ont été approuvés (expressément ou tacitement) par les autorités aéronautiques des deux pays. Les tarifs seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment le coût du transport sur les services convenus, l'intérêt des usagers, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service. Chaque entreprise de transport aérien désignée ne devra rendre compte qu'aux autorités aéronautiques dont elle relève du caractère justifiable des tarifs ainsi demandés.
- (3) Toutes les entreprises de transport aérien désignées pourront se consulter ou, si elles le souhaitent, consulter d'autres entreprises de transport aérien concernant les tarifs proposés, mais ne seront pas tenues de le faire avant de soumettre un tarif.
- (4) L'entreprise de transport aérien désignée qui propose un nouveau tarif pour le transport entre les territoires des Parties contractantes doit soumettre elle-même, ou faire soumettre en son nom, sa proposition de tarif aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme et de la manière prescrites par les autorités aéronautiques pour ci qui concerne la divulgation des renseignements mentionnés au paragraphe 1 du présent Article. La proposition sera soumise pas moins de 30 jours (ou sur toute période plus courte convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date d'entrée en vigueur du tarif proposé. Le tarif proposé sera considéré comme ayant été soumis à une Partie contractante à la date à laquelle il a été reçu par les autorités aéronautiques de ladite Partie.
- (5) (a) Chaque proposition de tarif peut être approuvée en tout temps par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante et, à condition qu'elle ait été soumise conformément au paragraphe 4 du présent Article, sera considérée comme ayant été approuvée par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes à moins que, dans les 15 jours (ou sur toute période plus courte dont auront convenu les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) suivant la date de la soumission, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie aient remis à l'autre un avis écrit d'insatisfaction concernant le tarif proposé.
- (b) Chaque proposition de tarif qui a été soumise sous la forme prescrite au paragraphe 4 du présent Article, mais non dans de délai minimal y spécifié pour une telle soumission, pourra être approuvée en tout temps par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante. De plus, après une période de 15 jours suivant la date de la soumission, la proposition sera considérée comme ayant été approuvée par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, sauf si les autorités aéronautiques de cette Partie ont:
- (i) notifié l'entreprise de transport aérien proposant le tarif, dans les 15 jours suivant la date de cette soumission, que le tarif proposé doit être soumis à nouveau conformément au délai minimal prévu à cette fin; ou ont
 - (ii) donné aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans les 15 jours (ou sur toute période plus courte convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) suivant la date de la soumission, un avis écrit d'insatisfaction concernant le tarif proposé.
- (c) Lorsqu'elles approuvent (expressément ou tacitement) des tarifs, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent assujettir leur approbation de toute date d'expiration qu'elles pourront juger appropriée. Avant de le faire, les autorités aéronautiques déploieront, chaque fois que possible, les meilleurs efforts pour consulter l'entreprise ou les entreprises soumettant le tarif.
- (6) Si un avis d'insatisfaction est donné conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront fixer le tarif d'un commun accord. Chaque Partie contractante pourra, dans les 30 jours de la remis d'un avis d'insatisfaction, demander par écrit des consultations qui seront tenues dans les 30 jours suivant la date de réception de la requête.
- (7) Si un avis d'insatisfaction a été donné par les autorités aéronautiques de l'une des Parties conformément au paragraphe 5 du présent Article et que les autorités aéronautiques ont été incapables de se mettre d'accord sur le tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 6 du présent Article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'Article 21 du présent Accord.

(8) Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, le tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise de transport aérien concernée ou qu'un nouveau tarif ne soit établi.

(9) Sauf avec le consentement des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour toute période dont elles pourront convenir, un tarif ne sera pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article:

- (a) lorsqu'un tarif a une date d'expiration, pour plus de 12 mois suivant cette date;
- (b) lorsqu'un tarif n'a pas de date d'expiration, pour plus de 12 mois suivant la date à laquelle une entreprise de transport aérien désignée a soumis un nouveau tarif aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

(10) (a) Les tarifs qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes demande pour un service de transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'un Etat tiers par quelque route que ce soit seront assujettis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et, le cas échéant, à celle de l'Etat tiers.

(b) Aucun tarif ne sera approuvé pour un tel service de transport à moins que l'entreprise de transport aérien désignée n'en ait demandé l'approbation par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sous la forme que lesdites autorités peuvent exiger pour la divulgation des renseignements mentionnés au paragraphe 1 du présent Article et ce, pas moins de 30 jours (ou sur toute période plus courte dont ces autorités aéronautiques pourront convenir dans un cas particulier) avant la date d'entrée en vigueur du tarif proposé.

(c) La Partie contractante qui a approuvé un tarif pour un tel service de transport peut retirer son approbation en donnant un préavis écrit de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui soumet le tarif, et ledit tarif cessera d'être appliqué par cette entreprise de transport désignée à la fin de cette période.

(11) Ni l'une ni l'autre Partie contractante n'exercera son droit de donner un avis d'insatisfaction concernant un tarif soumis par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour un service de transport entre les deux pays lorsque le tarif proposé permettrait à cette entreprise de concurrencer un tarif que la première Partie contractante a déjà approuvé pour l'une de ses propres entreprises de transport aérien désignées, à la condition que le tarif proposé corresponde au tarif à concurrencer (par ex. pour le niveau du prix, les conditions et la date d'expiration, mais pas nécessairement pour les routes utilisées), ou qu'il soit plus restrictif ou plus élevé que ce tarif.

(12) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront demander que le taux de la commission qu'une entreprise de transport aérien désignée paye à un agent pour des billets vendus ou des lettres de transport aérien remplies par cet agent pour une activité de transport menée dans le cadre de services aériens originant du territoire de cette Partie contractante leur soit soumis pour approbation conformément aux procédures établies au présent Article. Lorsque les taux de commission sont assujettis à une telle approbation, l'entreprise de transport aérien désignée ne paiera que les taux qui ont été approuvés.

(13) Lorsque le présent Article nécessite des communications écrites, celles-ci peuvent se faire sous la forme d'une lettre, d'un télégramme, d'un télex ou d'un facsimilé.

ARTICLE 14

Ventes

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise désignée aura le droit de vendre de tels titres dans le monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne pourra acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise.

ARTICLE 15

Transfert de fonds

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les fonds provenant de ses opérations courantes. La conversion et la remise seront autorisées sans restrictions, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne seront assujetties à aucune taxe, sauf celles que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

ARTICLE 16

Représentants des entreprises de transport aérien

Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sera autorisée, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante touchant l'admission, le séjour et l'emploi, à affecter et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses propres employés des secteurs administratif, technique et opérationnel ainsi que les autres spécialistes dont elle a besoin pour l'exploitation de services aériens.

ARTICLE 17

Exemption de l'impôt sur le revenu

À l'égard de l'impôt sur le revenu et sur les sociétés les entreprises de transport aérien désignées seront assujetties aux dispositions de la Convention conclue entre les Parties contractantes tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune signée à Londres le 8 septembre 1978, telle que modifiée.

ARTICLE 18

Droits d'utilisation

(1) L'expression "droit d'utilisation" désigne un droit imposé aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation des aéroports et autres installations ou services de navigation aérienne par leurs aéronefs, leurs équipages et leurs passagers, y compris les services et installations annexes.

(2) Les droits d'utilisation que l'une des Parties contractantes peut imposer, ou permettre d'imposer, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient imposés à ses propres entreprises de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

(3) Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées, et, lorsque la chose est possible, par l'entremise des organismes représentant lesdites entreprises. Un préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée devra être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

ARTICLE 19

Aéroports et autres installations

Sous réserve des dispositions de la Convention, aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres règlements du genre, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

ARTICLE 20

Consultations

Chacune des Parties contractantes pourra demander en tout temps la tenue de consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou sur le respect du présent Accord. Ces consultations, qui pourront être menées entre les autorités aéronautiques, commenceront 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, sauf si les Parties contractantes en conviennent autrement.

ARTICLE 21

Règlement des différends

- (1) Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociation.
- (2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres qui sera constitué de la façon suivante:
 - (a) dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désignera un arbitre. Un national d'un Etat tiers, qui agira comme président du tribunal, sera nommé comme troisième arbitre sur entente entre les deux arbitres et ce, dans les 60 jours suivant la nomination du deuxième arbitre;
 - (b) si une nomination n'a pas été faite dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination nécessaire dans les 30 jours. Si le Président est un national de l'une des Parties contractantes, le premier Vice-président principal qui n'est pas disqualifié pour cette raison procédera à la nomination.
- (3) Sauf pour les autres dispositions sous-mentionnées du présent Article ou si les Parties contractantes en disposent autrement, le tribunal déterminera les limites de sa compétence et établira sa propre procédure. À la demande du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence pour déterminer précisément l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre sera tenue au plus tard 30 jours suivant la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué.
- (4) Sauf disposition contraire convenue par les Parties contractantes ou prescrite par le tribunal, chacune des Parties contractantes soumettra un mémoire dans les 45 jours suivant la pleine constitution du tribunal. Les contre-mémoires devront être présentés dans les 60 jours suivants. Le tribunal tiendra une audience à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante ou, à son gré, dans les 30 jours suivant la date limite fixée pour la réception des contre-mémoires.
- (5) Le tribunal s'efforcera de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de la tenue de l'audience ou, si aucune audience n'est tenue, 30 jours suivant la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été soumis. La décision sera prise par un vote à la majorité.
- (6) Les Parties contractantes pourront soumettre des demandes de clarification de la décision dans les 15 jours suivant sa réception, et ces clarifications seront données dans les 15 jours suivant une telle demande.
- (7) La décision du tribunal liera les Parties contractantes.
- (8) Chaque Partie contractante assumera les coûts de l'arbitre qu'elle a nommé. Les autres frais du tribunal seront partagés également entre les Parties contractantes, y compris toutes dépenses subies par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans l'application des procédures prévues à l'alinéa 2 (b) du présent Article.

ARTICLE 22

Modifications

Toutes modifications au présent Accord convenues entre les Parties contractantes entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un Echange de Notes.

ARTICLE 23

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin à minuit (au lieu de réception de la notification) précédant immédiatement le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de réception de celle-ci par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24

Enregistrement de l'Accord

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 25

Conventions multilatérales

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'Article 20 du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

ARTICLE 26

Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

ARTICLE 27

Titres

Les titres employés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de renvoi.

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 Ottawa le 22 ième jour de juin 1988, en anglais et en français, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-
Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande
du Nord:

MARGARET THATCHER

Pour le Gouvernement du Canada:

BRIAN MULRONEY

ANNEXE I

TABLEAU

Section I

Les routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni seront les suivantes:

A. POINTS DE DÉPART	B. POINTS INTERMÉ- DIAIRES	C. DESTINA- TIONS AU CANADA	D. POINTS AU-DELÀ
ROUTE 1			
Tout point ou tous points au Royaume-Uni	Tout point ou tous points que désignera le Royaume-Uni (Note 3)	Tout point ou tous points au Canada	Tout point ou tous points des États continentaux des États-Unis que désignera le Royaume-Uni (Note 3) Honolulu îles des Antilles Nandi Tahiti Nouvelle-Zélande Mexique Amérique centrale
ROUTE 2			
Bermudes et points des territoires du Royaume-Uni dans les Antilles	Tout points ou tous points que désignera le Royaume-Uni (Notes 3 et 5)	Tout point ou tous points au Canada	Tout point ou tous points que désignera le Royaume-Uni (Notes 3 et 5)

NOTES

- (1) Une entreprise de transport aérien désignée peut omettre tout point ou tous points spécifiés ci-avant sur l'un ou sur l'ensemble de ses vols à la condition que le vol commence ou se termine sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- (2) Le trafic en transit peut être exploité par les points de la colonne C à la condition qu'il se fasse sans escale sur le même vol.
- (3) Les points que désignera le Royaume-Uni pourront être changés sur préavis de trois mois donné aux autorités aéronautiques du Canada.
- (4) Sur la route 1, aucun trafic ne pourra être embarqué à des points de la colonne C et débarqué à des points de la colonne B et de la colonne D et vice-versa, sauf:
 - (a) sur au plus deux vols par semaine dans chaque direction, entre Vancouver et des points du Pacifique (Honolulu, Tahiti, Nouvelle-Zélande);
 - (b) sur au plus quatre vols par semaine dans chaque direction entre le Canada et le Mexique (en excluant Toronto/Mexico) et/ou les îles des Antilles et/ou des points en Amérique centrale;
 - (c) sur au plus quatorze vols par semaine dans chaque direction, entre des points au Canada et des points aux États-Unis (en excluant Honolulu) mais sur pas plus de quatre vols par semaine entre Toronto et la Californie et sur aucun vol entre Vancouver et la Californie;
 - (d) sur tous vols supplémentaires dont pourront convenir les autorités aéronautiques.
- (5) Sur la route 2, aucun trafic ne pourra être embarqué à des points de la colonne C et débarqué à des points de la colonne B et de la colonne D et vice-versa.

Section II

Les routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées du Canada seront les suivantes:

A. POINTS DE DÉPART	B. POINTS INTERMÉDIAIRES	C. DESTINATIONS AU ROYAUME-UNI	D. POINTS AU-DELÀ
ROUTE 1			
Tout point ou tous points au Canada	Tout point ou tous points que désignera le Canada (Note 3)	Tout point ou tous points au Royaume-Uni	Tout point ou tous points en Europe, sauf Berlin, que désignera le Canada (Note 3) Algeria Israël Alexandrie 3 points en Asie à l'est du Pakistan et au Pakistan (sauf le Japon, Hong Kong, la Chine, l'Indonésie) que désignera le Canada (Note 3)
ROUTE 2			
Tout point ou tous points au Canada	Tout point ou tous points que désignera le Canada (Notes 3 et 5)	Bermudes et tout point ou tous points des territoires du Royaume-Uni dans les Antilles	Tout point ou tous points que désignera le Canada (Notes 3 et 5)

NOTES

- (1) Une entreprise de transport aérien désignée peut omettre tout point ou tous points spécifiés ci-avant sur l'un ou sur l'ensemble de ses vols à la condition que le vol commence ou se termine sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- (2) Le trafic en transit peut être exploité par les points de la colonne C à la condition qu'il se fasse sans escale sur le même vol.
- (3) Les points que désignera le Canada pourront être changés sur préavis de trois mois donné aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni.
- (4) Sur la route 1, aucun trafic ne pourra être embarqué à des points de la colonne C et débarqué à des points de la colonne B et de la colonne D et vice-versa, sauf:
 - (a) sur au plus dix vols par semaine dans chaque direction, entre Londres et l'Algérie, Alexandrie, l'Autriche, la Belgique, Chypre, la Finlande, la France, la République fédérale d'Allemagne, l'Islande, la République d'Irlande, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne, la Suisse, la Turquie et la Yougoslavie;
 - (b) sur au plus quatre vols par semaine dans chaque direction, entre Londres et des points en Asie situés à l'est d'Israël;
 - (c) sur tous vols additionnels dont pourront convenir les autorités aéronautiques.
- (5) Sur la route 2, aucun trafic ne pourra être embarqué à des points de la colonne C et débarqué à des points de la colonne B et de la colonne D et vice-versa.

ANNEXE II

DISPOSITIONS TARIFAIRES

(1) (a) Nonobstant les dispositions de l'Article 13 du présent Accord, les Parties contractantes, s'efforçant dans toute la mesure du possible d'obtenir un régime tarifaire libéral, souple et adapté au marché, sont convenues d'appliquer les procédures suivantes.

(b) Aux fins de la présente Annexe, l'expression "routes convenues" désigne les routes entre les paires de villes mentionnées à l'Appendice A.

(2) Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se notifient par écrit, dans les 15 jours suivant la réception d'une soumission, qu'elles n'approuvent pas un tarif aller ou aller-retour proposé pour le transport des passagers entre les territoires des Parties contractantes sur les routes convenues déposé conformément au paragraphe (4) de l'Article 13, ce tarif pourra entrer en vigueur à la date proposée, à la condition:

(a) qu'il représente au moins 60% du niveau de référence appliqué à la date où le tarif est soumis; ou

(b) qu'il représente moins de 60% du niveau de référence appliqué à la date où le tarif est soumis et qu'il soit assujéti à chacune des exigences suivantes:

(i) un trajet aller-retour;

(ii) un séjour minimal d'au moins sept (7) jours; et

(iii) une réservation faite au moins sept (7) jours à l'avance, à l'exception des tarifs pour lesquels le voyage est assujéti aux modalités mentionnées à l'Appendice B.

(3) Aux fins du paragraphe (2) ci-avant, les niveaux de référence sont ceux mentionnés à l'Appendice A. L'ajustement subséquent des niveaux de référence pour chaque paire de villes Canada-Royaume-Uni ou pour des paires de villes Canada-Royaume-Uni qui seront ajoutées nécessitera l'approbation des deux autorités aéronautiques. Les niveaux de référence pour les paires de villes ainsi ajoutées seront déterminés par les autorités aéronautiques sur la base des soumissions faites par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées, et tiendront normalement compte des relations établies entre les paires de villes mentionnées à l'Appendice A. Si l'une ou l'autre des autorités aéronautiques souhaite discuter d'un tel ajustement, ou de la fixation d'un niveau de référence pour une paire de villes supplémentaire, elle pourra demander des consultations, et ces consultations se tiendront dans les 30 jours suivant la réception de la demande à cet effet, ou sur toute période plus longue dont pourront convenir les deux autorités aéronautiques.

(4) Les tarifs pour passagers qui ne relèvent pas du paragraphe (2) ci-avant seront considérés au mérite conformément à l'Article 13 de l'Accord. Un tarif proposé pour une promotion à court terme qui nécessiterait l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties et qui vise à stimuler le marché, à mieux faire connaître un transporteur au public et/ou à promouvoir un nouveau produit ou service sera normalement approuvé s'il satisfait aux conditions suivantes:

(a) chaque entreprise de transport aérien désignée peut lancer, aux termes du présent paragraphe, quatre (4) promotions du genre pendant toute année calendaire et pour toute paire de villes donnée;

(b) les voyages effectués dans le cadre d'une telle promotion s'effectueront en entier sur une période de six (6) semaines qui n'englobera pas les mois de juin, juillet et août; et

(c) deux promotions ne seront pas offertes consécutivement si elles comportent des niveaux de prix, des conditions de voyage et des avantages substantiellement similaires.

Aucune disposition du présent paragraphe ne sera considérée comme signifiant que les tarifs qui sont proposés pour une promotion à court terme et qui ne répondent pas aux conditions établies ci-avant ne seront pas reçus favorablement.

(5) Chaque tarif pour le transport des marchandises entre le Canada et le Royaume-Uni (à l'exclusion de ses dépendances) soumis conformément au paragraphe (4) de l'Article 13 pourra entrer en vigueur à la date proposée, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne se notifient par écrit, dans les 15 jours de la date de réception de la soumission, qu'elles n'approuvent pas le tarif proposé.

(6) Si un tarif qui est entré en vigueur conformément à une disposition quelconque de la présente Annexe est considéré par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante comme causant ou menaçant de causer des dommages aux intérêts de l'une ou de plusieurs de leurs entreprises de transport aérien désignées exploitant des services sur la totalité ou une partie de la même route, ces autorités aéronautiques pourront demander par écrit la tenue de consultations. Ces consultations se tiendront dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande, ou sur toute période plus longue dont pourront convenir les autorités aéronautiques des deux Parties.

(7) Aucune disposition du paragraphe (2) n'empêchera les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante de refuser d'autoriser l'imposition d'un tarif soumis par l'une de leurs entreprises de transport aérien désignées pour une activité de transport (y compris le transport aller-retour) commençant sur leur propre territoire. Toutefois, une telle mesure unilatérale ne sera prise que si ces autorités sont d'avis qu'un tarif proposé est prédateur ou excessif. Si les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante jugent que les conséquences d'une telle action causent ou menacent de causer des dommages à l'une ou à plusieurs de leurs entreprises de transport aérien désignées, elles pourront demander la tenue de consultations, et ces consultations se tiendront dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande, ou sur toute période plus longue dont pourront convenir les deux autorités aéronautiques.

(8) Un tarif soumis par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour un service de transport entre un point situé sur le territoire métropolitain de l'autre Partie contractante et un point situé sur le territoire d'un État tiers par quelque route que ce soit, y compris un service de transport intra-compagnie ou intercompagnies, s'il s'agit d'un service comparable, sera approuvé s'il est identique (c'est-à-dire quant au prix, aux conditions et à la date d'expiration) à un tarif déjà approuvé par les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante et appliqué par l'une de leurs entreprises de transport aérien désignées pour un service de transport entre ces points. Toutefois, ces autorités aéronautiques pourront retirer leur approbation si le tarif à concurrencer cesse d'être offert, ou pourront changer les modalités de leur approbation pour les faire correspondre à toute modification des modalités d'approbation du tarif à concurrencer.

(9) Aucune des dispositions de la présente Annexe conférant un droit de demander des consultations ne préjugera les droits qu'ont les Parties contractantes de demander des consultations en vertu des dispositions de l'Article 20 du présent Accord.

(10) Les Parties contractantes examineront l'application des modalités de la présente Annexe dans les dix-huit mois suivant la date de son entrée en vigueur, en vue d'en améliorer davantage les dispositions, en tenant compte des objectifs établis au paragraphe (1) ci-avant.

APPENDICE A

TARIFS ALLER DE RÉFÉRENCE

	Vers l'ouest £ R.-U.	Vers l'est \$ CAN
LONDRES:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Edmonton	625	1 235
Winnipeg	580	1 165
Toronto	530	1 085
Hamilton	530	1 085
Ottawa	520	1 075
Montréal	470	995
Halifax	435	940
Saint-Jean/Gander	420	910
PRESTWICK:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Toronto	530	1 085
Halifax	435	940
MANCHESTER:		
Vancouver	660	1 290
Calgary	625	1 235
Edmonton	625	1 235
Toronto	530	1 085

Note: Pour l'établissement des tarifs aller-retour, on doublera le niveau de référence applicable en devises locales.

APPENDICE B

Conditions auxquelles un tarif relevant de l'alinéa (2)(b) n'est pas assujéti à une disposition de réservation à l'avance

Pour être admissible à l'exception mentionnée au sous-alinéa (2)(b)(iii), un tarif proposé doit satisfaire à chacune des conditions suivantes:

1. un trajet aller-retour;
2. un séjour minimal d'au moins sept (7) jours;
3. des niveaux minimaux de prix établis comme suit:

Le voyage commence au	Le voyage commence dans la*	Pourcentage du niveau de référence applicable
(i) Canada	Saison de base	24%
	Saison intermédiaire	27%
	Saison de pointe	35%
(ii) Royaume-Uni	Saison de base	29%
	Saison intermédiaire	33%
	Saison de pointe	37%

Si, toutefois, les autorités aéronautiques des deux Parties, par un changement apporté à leurs règlements sur les vols affrétés ou pour toute autre raison, autorisent entre le Canada et le Royaume-Uni un tarif non assujéti à une obligation d'achat anticipé et offert pour des services non réguliers, la condition 3 susmentionnée cessera de s'appliquer.

4. Pour tout vol donné, on ne pourra vendre plus que les pourcentages de sièges suivants:
 - (i) 30% pour les vols commençant dans les mois de mai à septembre inclusivement.
 - (ii) 35% pour les vols commençant dans les autres mois.

*Les saisons sont ainsi définies:

- (i) pour le trafic commençant au

Canada:	de base:	janvier, février, novembre.
	intermédiaire:	mars, avril, mai, septembre, octobre, décembre.
	de pointe:	juin, juillet, août.
- (ii) pour le trafic commençant au

Royaume-Uni:	de base:	janvier, février, mars, novembre.
	intermédiaire:	avril, mai, juin, octobre.
	de pointe:	juillet, août, septembre, décembre.

ANNEXE III

SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

(1) Reconnaissant la nécessité de maintenir les possibilités de concurrence entre les services aériens réguliers et non réguliers, une Partie contractante pourra demander des consultations:

- (i) si on a approuvé un tarif qui pourrait à son avis réduire la capacité qu'ont les services aériens non réguliers de concurrencer des services aériens réguliers; ou
- (ii) si des ajustements apportés aux règles ou exigences existantes sur l'admissibilité à l'affrètement ou de nouvelles règles ou exigences imposées lui semblent pouvoir affaiblir la capacité qu'ont les services aériens réguliers de concurrencer des services aériens non réguliers.

Ces consultations seront tenues dans les 30 jours de la date de réception de la demande, en vue d'envisager tous les ajustements nécessaires aux règles ou exigences de l'affrètement ou aux tarifs pour services réguliers.

(2) Les Articles 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18 et 19 de l'Accord s'appliqueront également aux vols non réguliers qu'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes exploite à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ainsi qu'au transporteur aérien exploitant de tels vols, sous réserve des lois et règlements nationaux régissant le droit qu'ont les transporteurs aériens d'exploiter des vols non réguliers ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties impliquées dans l'organisation de telles opérations.