



**CANADA**

TREATY SERIES **2021/8** RECUEIL DES TRAITÉS

---

**SWITZERLAND / AIR**

Protocol Amending the Air Transport Agreement between Canada and the Swiss Confederation of 20 February 1975

Done at Ottawa on 29 January 2019

In Force: 22 June 2021

---

**SUISSE / AIR**

Protocole modifiant l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Confédération suisse du 20 février 1975

Fait à Ottawa le 29 janvier 2019

En vigueur : le 22 juin 2021

---

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as  
represented by the Minister of Foreign Affairs, 2022

The Canada Treaty Series is published by  
the Treaty Law Division  
of the Department of Foreign Affairs,  
Trade and Development  
[www.treaty-accord.gc.ca](http://www.treaty-accord.gc.ca)

Catalogue No: FR4-2021/8-PDF  
ISBN: 978-0-660-40346-5

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée  
par le ministre des Affaires étrangères, 2022

Le Recueil des traités du Canada est publié par  
la Direction du droit des traités  
du ministère des Affaires étrangères,  
du Commerce et du Développement  
[www.treaty-accord.gc.ca](http://www.treaty-accord.gc.ca)

N° de catalogue : FR4-2021/8-PDF  
ISBN : 978-0-660-40346-5



**CANADA**

TREATY SERIES **2021/8** RECUEIL DES TRAITÉS

---

**SWITZERLAND / AIR**

Protocol Amending the Air Transport Agreement between Canada and the Swiss Confederation of 20 February 1975

Done at Ottawa on 29 January 2019

In Force: 22 June 2021

---

**SUISSE / AIR**

Protocole modifiant l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Confédération suisse du 20 février 1975

Fait à Ottawa le 29 janvier 2019

En vigueur : le 22 juin 2021

---

**PROTOCOL AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT**

**BETWEEN**

**CANADA**

**AND**

**THE SWISS CONFEDERATION**

**OF 20 FEBRUARY 1975**

**THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL** (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”)

**BEARING IN MIND** the *Air Transport Agreement between Canada and the Swiss Confederation*, done at Ottawa on 20 February 1975 (hereinafter referred to as “the Agreement”), as well as the *Exchange of Notes constituting an Agreement to amend the Air Transport Agreement between Canada and the Swiss Confederation, done at Ottawa on 20 February 1975*, done at Berne on 1 and 13 June 2005, which entered into force 17 May 2006;

**DESIRING** to further deepen their bilateral relationship relating to air services;

**HAVE CONCLUDED** the present Protocol as follows:

**ARTICLE 1**

The Agreement is amended by replacing Article I (Definitions) with the following:

**“ARTICLE I**

(Definitions)

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

- (a) “Aeronautical authorities” means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency, and, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

**PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN**

**ENTRE**

**LE CANADA**

**ET**

**LA CONFÉDÉRATION SUISSE**

**DU 20 FÉVRIER 1975**

**LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE** (ci-après dénommés les « Parties contractantes »);

**TENANT COMPTE** de l'*Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Confédération suisse*, fait à Ottawa le 20 février 1975 (ci-après dénommé l'« Accord »), et de l'*Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Confédération suisse*, fait à Ottawa le 20 février 1975, fait à Berne les 1<sup>er</sup> et 13 juin 2005, entré en vigueur le 17 mai 2006;

**DÉSIRANT** consolider davantage leur relation bilatérale concernant les services aériens;

**ONT CONCLU** comme suit le présent protocole :

**ARTICLE 1**

L'Accord est modifié par le remplacement de l'Article I (Définitions) par l'article suivant :

**« ARTICLE I**

(Définitions)

Les définitions suivantes s'appliquent au présent Accord, sauf dispositions contraires :

- (a) « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Canada, du ministre des Transports et de l'Office des transports du Canada, et dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions de ces autorités;

- (b) “Agreed services” means scheduled air services for the transport of passengers, cargo and mail on the specified routes herein, separately or in combination;
- (c) “Agreement” means this Agreement and any Annex attached thereto and any amendments thereto;
- (d) “Convention” means the *Convention on International Civil Aviation*, done at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Convention or of the annexes under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (e) “Designated airline” means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article III of this Agreement;
- (f) “Tariff” means a publication which includes all prices, conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices and services related thereto, for air transportation of passengers and their baggage and cargo but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (g) “Price” means any fare, rate or charge contained in tariffs (including other benefits provided in association with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) and/or cargo (excluding mail) and the conditions directly governing the availability or applicability of such fare, rate or charge;
- (h) “General terms and conditions of carriage” means those terms and conditions (such as extra baggage charges, denied boarding policies, accessibility policies) contained in tariffs that are broadly applicable to the agreed services and not directly related to any price;
- (i) “Territory”, “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.”

- (b) « services convenus » s'entend des services aériens réguliers de transport de passagers, de marchandises et de courrier offerts de façon séparée ou combinée sur les routes spécifiées au présent Accord;
- (c) « Accord » s'entend du présent Accord et de toute annexe qui y est jointe, ainsi que de toute modification qui y est apportée;
- (d) « Convention » s'entend de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement de la Convention ou des annexes conformément aux articles 90 et 94 de cette dernière, pourvu que ces annexes et amendements aient été adoptés par les deux Parties contractantes;
- (e) « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article III du présent Accord;
- (f) « tarif » s'entend d'une publication comportant tous les prix, conditions de transport, classifications, règles, règlements, pratiques et services y afférents, applicables au transport aérien de passagers, de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion de la rémunération et des conditions applicables au transport de courrier;
- (g) « prix » s'entend de tous taux, frais ou charges que spécifient les tarifs (y compris d'autres avantages offerts en lien avec le transport aérien) pour le transport de passagers (y compris de leurs bagages) et/ou des marchandises (à l'exclusion du courrier), et des conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels taux, frais ou charges;
- (h) « conditions générales de transport » s'entend des conditions (comme celles concernant les frais pour bagages excédentaires, les politiques relatives au refus d'embarquement et les politiques régissant l'accessibilité) formulées dans les tarifs qui s'appliquent de manière générale aux services convenus mais qui ne sont pas directement liées à un prix;
- (i) « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations que leur attribuent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention. »

**ARTICLE 2**

The Agreement is further amended by replacing Paragraph 5 of Article III (Designation and Operating Authorization) with the following:

**“ARTICLE III**

(Designation and Operating Authorization)

5. Having received the operating authorization provided for under paragraph 2 of the present Article, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, partly or in whole, provided that prices and general terms and conditions of carriage, established in accordance with the provisions of Article XI of the present Agreement are in force with respect to such services.”

**ARTICLE 3**

The Agreement is further amended by replacing Article XI (Tariffs) with the following:

**“ARTICLE XI**

(Tariffs)

1. The Contracting Parties shall permit the prices and general terms and conditions of carriage referred to in this Article to be developed by the designated airlines individually or, at the option of the airlines, through coordination with each other or with other airlines. The basis for the establishment of prices for transportation on the agreed services is commercial considerations in the market place. A designated airline shall be responsible only to its own aeronautical authorities for the justification of its prices.

2. The Contracting Parties shall not require prices for transportation on the agreed services to be filed. A Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to provide, upon request, immediate access to information on prices to its aeronautical authorities in a manner and format acceptable to them.



## **ARTICLE 2**

L'Accord est en outre modifié par le remplacement du paragraphe 5 de l'Article III (Désignation et autorisation d'exploitation) par l'article suivant :

### **« ARTICLE III**

(Désignation et autorisation d'exploitation)

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que les prix et les conditions générales de transport, établis conformément aux dispositions de l'article XI du présent Accord, soient en vigueur relativement à ces services. »

## **ARTICLE 3**

L'Accord est en outre modifié par le remplacement de l'Article XI (Tarifs) par l'article suivant :

### **« ARTICLE XI**

(Tarifs)

1. Les Parties contractantes permettent aux entreprises désignées d'établir les prix et les conditions générales de transport dont il est question au présent article individuellement ou, au choix des entreprises de transport aérien, de manière coordonnée entre elles ou avec d'autres entreprises de transport aérien. Les prix du transport relatifs aux services convenus sont fixés en fonction des considérations d'ordre commercial influant sur le marché. Une entreprise désignée n'est tenue de justifier ses prix qu'auprès de ses propres autorités aéronautiques.

2. Les Parties contractantes n'exigent pas le dépôt des prix du transport relatifs aux services convenus. Chaque Partie contractante peut exiger que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante permettent un accès immédiat à ses autorités aéronautiques, sur demande, à des renseignements relatifs aux prix d'une manière et sous un format qui sont acceptables à ces autorités aéronautiques.

3. The Contracting Parties shall permit (tacitly or explicitly) prices for the agreed services to come into and remain in effect unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties are dissatisfied. Except as provided for in Paragraph 5 of this Article, a Contracting Party shall not take action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by an airline of either Contracting Party for transportation on the agreed services. The primary objectives of any intervention by the aeronautical authorities shall be:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;
- (c) protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

4. In the event that the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with a price, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline concerned. The aeronautical authorities receiving the notice of dissatisfaction shall acknowledge the notice, including an indication of their agreement or disagreement with it, within ten (10) working days of receipt of the notice. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the aeronautical authorities of the other Contracting Party have indicated their agreement with the notice of dissatisfaction, aeronautical authorities of both Contracting Parties shall take immediate action to ensure that the price is withdrawn and no longer charged.

5. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request technical discussions on prices at any time. Unless otherwise agreed between aeronautical authorities, such discussions on prices shall take place no later than ten (10) working days following the receipt of a request.

6. The general terms and conditions of carriage shall be subject to each Contracting Party's national laws and regulations. Either Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of any such terms and conditions. If one Contracting Party takes action to disapprove any such term or condition of a designated airline, it shall inform the other Contracting Party promptly.

3. Les Parties contractantes permettent (tacitement ou expressément) l'entrée et le maintien en vigueur des prix applicables aux services convenus, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en soient insatisfaites. Sauf dans la mesure prévue au paragraphe 5 du présent article, aucune des Parties contractantes ne prend de mesures pour empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien d'un prix exigé ou proposé par une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport relatif aux services convenus. Toute intervention des autorités aéronautiques à cet égard a comme principaux objectifs :

- (a) d'empêcher les prix ou les pratiques déraisonnablement discriminatoires;
- (b) de protéger les consommateurs contre les prix déraisonnablement élevés ou restrictifs par suite d'un abus de position dominante;
- (c) de protéger les entreprises de transport aérien contre les prix artificiellement bas en raison de quelque subvention ou soutien gouvernemental direct ou indirect; et
- (d) de protéger les entreprises de transport aérien contre les prix artificiellement bas, lorsqu'il existe des éléments tendant à établir l'intention d'éliminer la concurrence.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont insatisfaites d'un prix, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée. Les autorités aéronautiques qui reçoivent un avis d'insatisfaction en accusent réception et font part de leur accord ou de leur désaccord avec l'avis dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de l'avis. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes coopèrent afin d'obtenir les renseignements nécessaires à l'examen du prix visé par l'avis d'insatisfaction. Si les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ont indiqué leur accord avec l'avis d'insatisfaction, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes prennent des mesures immédiates pour s'assurer que le prix n'est plus proposé ni exigé.

5. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander, en tout temps, la tenue de discussions techniques concernant les prix. À moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les autorités aéronautiques, les discussions concernant les prix commencent au plus tard dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception d'une demande.

6. Les conditions générales de transport sont assujetties aux lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante peut exiger que ces conditions générales soient notifiées à ses autorités aéronautiques ou déposées auprès de ces dernières. Si une Partie contractante prend des mesures de désapprobation visant une condition générale d'une entreprise désignée, elle en informe promptement l'autre Partie contractante.

7. The Contracting Parties may require that the designated airlines shall make full information on prices and the general terms and conditions of carriage available to the general public.”

#### **ARTICLE 4**

The Agreement is further amended by replacing Article XIII (Taxation) with the following:

#### **“ARTICLE XIII**

(Taxation)

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of a Contracting Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the Government of the other Contracting Party.
2. Capital and assets of an airline of a Contracting Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the Government of the other Contracting Party.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by an airline of a Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the other Contracting Party.
4. For the purposes of this Article:
  - (a) the term “profits or income” includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:
    - i) the charter or rental of aircraft;
    - ii) the sale of air transportation, either for the airline itself or for any other airline; and
    - iii) interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that the interest is incidental to the operation;

7. Les Parties contractantes peuvent exiger que les entreprises désignées mettent à la disposition du grand public des informations complètes concernant les prix et les conditions générales de transport. »

#### **ARTICLE 4**

L'Accord est en outre modifié par le remplacement de l'Article XIII (Taxation) par l'article suivant :

#### **« ARTICLE XIII**

(Taxation)

1. Les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, y compris ceux résultant de la participation à des ententes commerciales ou à des coentreprises avec d'autres entreprises de transport aérien, sont exemptés de tout impôt sur les bénéfices ou revenus imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.
2. Le capital et les actifs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante liés à l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exemptés de tout impôt sur le capital et sur les actifs imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.
3. Les gains tirés, par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles liés à l'exploitation de tels aéronefs sont exemptés de tout impôt sur les gains imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.
4. Pour l'application du présent article :
  - (a) l'expression « bénéfices ou revenus » inclut les recettes brutes et les revenus tirés directement de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris :
    - i) les montants tirés de l'affrètement ou de la location d'aéronefs;
    - ii) les montants tirés de la vente de services de transport aérien, que ce soit pour le compte de l'entreprise de transport aérien en cause ou de toute autre entreprise de transport aérien; et
    - iii) les intérêts sur les sommes générées directement par l'exploitation d'aéronefs en trafic international, à la condition que ces intérêts soient accessoires à cette exploitation;

- (b) the term “international traffic” means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where such transportation is principally between points in the territory of a Contracting Party; and
- (c) the term “airline of a Contracting Party” means, in the case of Canada, an airline resident in Canada for purposes of income taxation and, in the case of Switzerland, an airline resident in Switzerland for purposes of income taxation.

5. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the two Contracting Parties.”

**ARTICLE 5**

The Agreement is further amended by replacing Annex I with the following:

**“ANNEX I**

**ROUTE SCHEDULE**

The Contracting Parties agree that the designated airlines of each Contracting Party may operate the routes set out in the applicable sections of this Annex, in accordance with the notes specified.

**SECTION I**

Airlines designated by the Contracting Parties may operate scheduled passenger-combination air services and/or scheduled all-cargo air services in either or both directions between points on the following routes and in accordance with the following:

- a) Canada

Points Behind Canada	Points in Canada	Intermediate Points	Points in Switzerland	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

- (b) l'expression « trafic international » désigne le transport de personnes et/ou de marchandises, y compris du courrier, à l'exclusion du transport effectué principalement entre des points situés sur le territoire d'une Partie contractante; et
- (c) l'expression « entreprise de transport aérien d'une Partie contractante » désigne, dans le cas du Canada, une entreprise de transport aérien résidant au Canada aux fins de l'impôt sur le revenu, et, dans le cas de la Suisse, une entreprise de transport aérien résidant en Suisse aux fins de l'impôt sur le revenu.

5. Le présent article n'est pas applicable lorsqu'une convention en vue d'éviter la double imposition en matière d'impôt sur le revenu est applicable entre les deux Parties contractantes. »

#### **ARTICLE 5**

L'Accord est en outre modifié par le remplacement de l'Annexe I par l'annexe suivante :

#### **« ANNEXE I**

#### **TABLEAU DES ROUTES**

Les Parties contractantes conviennent que les entreprises désignées par chacune d'elles peuvent exploiter les routes définies dans les sections applicables de la présente annexe, conformément aux notes spécifiées ci-après.

#### **SECTION I**

Les entreprises désignées par les Parties contractantes peuvent exploiter des services aériens réguliers, mixtes et/ou tout-cargo, dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens, entre des points situés sur les routes suivantes et conformément aux notes suivantes :

a) Canada

Points en deçà du Canada	Points au Canada	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

1. Traffic may be picked up at Points in Canada and set down at Points in Switzerland and vice versa. Traffic may be picked up at Points Behind Canada, at Intermediate Points, and at Points Beyond and set down at Points in Switzerland and vice versa. Each designated airline may, on any or all flights and at its option: i) serve Points in Switzerland separately or in combination, ii) omit any points on the route, provided that all services serve at least one of the Points in Canada, without directional or geographic limitation.

2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in Canada, at Intermediate Points, and at Points in Switzerland.

b) Switzerland

Points Behind Switzerland	Points in Switzerland	Intermediate Points	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

1. Traffic may be picked up at Points in Switzerland and set down at Points in Canada and vice versa. Traffic may be picked up at Points Behind Switzerland, at Intermediate Points, and at Points Beyond and set down at Points in Canada and vice versa. Each designated airline may, on any or all flights and at its option: i) serve Points in Canada separately or in combination, ii) omit any points on the route, provided that all services serve at least one of the Points in Switzerland, without directional or geographic limitation.

2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in Switzerland, at Intermediate Points, and at Points in Canada.

**SECTION II**

Operational Flexibilities

1. Different flight numbers may be combined within one aircraft operation. Points Behind the territory of each Contracting Party may be served with or without change of aircraft or flight number and the designated airlines of each Contracting Party may hold out and advertise such services to the public as through services.



1. Le trafic peut être embarqué aux points au Canada et débarqué aux points en Suisse, et inversement. Le trafic peut être embarqué aux points en deçà du Canada, aux points intermédiaires et aux points au-delà et être débarqué aux points en Suisse, et inversement. Chaque entreprise désignée peut, sur l'un ou la totalité de ses vols et à son gré : i) desservir des points en Suisse de façon séparée ou combinée; ii) omettre tous points de la route, à condition que tous les services desservent au moins un des points au Canada sans restriction de direction ou d'ordre géographique.

2. Les droits de transit et les droits d'escale propres peuvent être exercés aux points au Canada, aux points intermédiaires et aux points en Suisse.

b) Suisse

Points en deçà de la Suisse	Points en Suisse	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

1. Le trafic peut être embarqué aux points en Suisse et débarqué aux points au Canada, et inversement. Le trafic peut être embarqué aux points en deçà de la Suisse, aux points intermédiaires et aux points au-delà et être débarqué aux points au Canada, et inversement. Chaque entreprise désignée peut, sur l'un ou la totalité de ses vols et à son gré : i) desservir des points au Canada de façon séparée ou combinée; ii) omettre tous points de la route, à condition que tous les services desservent au moins un des points en Suisse sans restriction de direction ou d'ordre géographique.

2. Les droits de transit et les droits d'escale propres peuvent être exercés aux points en Suisse, aux points intermédiaires et aux points au Canada.

## SECTION II

### Souplesse opérationnelle

1. Des numéros de vol différents peuvent être combinés pour une même exploitation d'aéronef. Les points en deçà du territoire de chaque Partie contractante peuvent être desservis avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent proposer et annoncer de tels services comme services directs.

2. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party, at any points on the specified route and at its option, to transfer traffic between its own aircraft without any limitation as to type, size or number of aircraft, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such points is a continuation of the transportation from its home country and, in the inbound direction, the transportation to its home country is a continuation of the transportation from beyond such points and provided that all passenger and combination flights involved in the transfer originate or terminate in its home country. For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.

### SECTION III

#### Code-Sharing

a) Canada

1. Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of Switzerland, each designated airline of Canada may, at its discretion, enter into cooperative arrangements for the purposes of:

- (a) holding-out the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of Canada, of Switzerland, and/or of any third country or third countries; and/or on any surface transportation providers, and/or
- (b) carrying traffic under the code of any other airlines that have been authorized by the aeronautical authorities of Switzerland to sell transportation under their own codes on flights operated by the designated airline of Canada.

2. All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

2. Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante de transférer du trafic entre leurs propres aéronefs en tous points de la route spécifiée et à leur gré, sans restriction quant au type, à la taille ou au nombre des aéronefs, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ces points soit une continuation du transport à partir de leur pays d'origine, et que, dans le sens retour, le transport vers leur pays d'origine soit une continuation d'un transport d'au-delà desdits points, et que tous les vols passagers et mixtes concernés par le transfert aient leur pays d'origine comme origine ou comme destination. Les Parties contractantes permettent aux entreprises de transport aérien de transférer du trafic entre aéronefs sans restriction aux fins des services en partage de codes.

### SECTION III

#### Partage de codes

a) Canada

1. Sous réserve des prescriptions réglementaires que les autorités aéronautiques de la Suisse appliquent normalement aux opérations de cette nature, chaque entreprise désignée du Canada peut, à son gré, conclure des ententes de coopération aux fins suivantes :

- (a) proposer les services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire vendre les services de transport sous son propre code), à l'égard de vols exploités par toute entreprise ou toutes entreprises de transport aérien du Canada, de la Suisse et/ou d'un ou de plusieurs pays tiers, et/ou à l'égard des services de tous fournisseurs de transport de surface; et/ou
- (b) transporter du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien que les autorités aéronautiques de la Suisse ont autorisée à vendre des services de transport sous son propre code sur des vols exploités par l'entreprise désignée du Canada.

2. Toutes les entreprises de transport aérien qui sont parties à des ententes de partage de codes doivent détenir les autorisations applicables à l'égard des routes concernées.

3. Code-sharing services by each designated airline of Canada involving transportation between the Points in Switzerland shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of Switzerland to provide services between the Points in Switzerland. All transportation between the Points in Switzerland under the code of each designated airline of Canada shall only be available as part of an international journey.

4. The aeronautical authorities of Switzerland shall not withhold permission for code-sharing services identified in paragraph 1(a) by the designated airlines of Canada on the basis that the airlines operating the aircraft do not have the right from Switzerland to carry traffic under the codes of the airlines designated by Canada.

5. All participants in such code-sharing arrangements shall ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

b) Switzerland

1. Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of Canada, each designated airline of Switzerland may, at its discretion, enter into cooperative arrangements for the purposes of:

- (a) holding-out the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of Switzerland, of Canada, and/or of any third country or third countries; and/or on any surface transportation providers, and/or
- (b) carrying traffic under the code of any other airlines that have been authorized by the aeronautical authorities of Canada to sell transportation under their own codes on flights operated by the designated airline of Switzerland.

2. All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

3. Code-sharing services by each designated airline of Switzerland involving transportation between the Points in Canada shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of Canada to provide services between the Points in Canada. All transportation between the Points in Canada under the code of each designated airline of Switzerland shall only be available as part of an international journey.

3. Les services en partage de codes offerts par chaque entreprise désignée du Canada entre les points en Suisse se limitent aux vols exploités par des entreprises de transport aérien que les autorités aéronautiques de la Suisse autorisent à fournir des services entre les points en Suisse. Il ne peut être offert de services de transport entre les points en Suisse sous le code d'une entreprise désignée du Canada que dans le cadre d'un voyage international.

4. Les autorités aéronautiques de la Suisse ne refusent pas aux entreprises désignées du Canada le droit d'offrir les services en partage de code visés à l'alinéa 1(a) au motif que les entreprises de transport aérien qui exploitent les aéronefs ne sont pas autorisées par la Suisse à transporter du trafic sous les codes des entreprises désignées par le Canada.

5. Toutes les parties aux ententes de partage de codes de la nature susdite veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

b) Suisse

1. Sous réserve des prescriptions réglementaires que les autorités aéronautiques du Canada appliquent normalement aux opérations de cette nature, chaque entreprise désignée de la Suisse peut, à son gré, conclure des ententes de coopération aux fins suivantes :

- (a) proposer les services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire vendre les services de transport sous son propre code), à l'égard de vols exploités par toute entreprise ou toutes entreprises de transport aérien de la Suisse, du Canada et/ou d'un ou de plusieurs pays tiers, et/ou à l'égard des services de tous fournisseurs de transport de surface; et/ou
- (b) transporter du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien que les autorités aéronautiques du Canada autorisent à vendre des services de transport sous son propre code sur des vols exploités par l'entreprise désignée de la Suisse.

2. Toutes les entreprises de transport aérien qui sont parties à des ententes de partage de codes doivent détenir les autorisations applicables à l'égard des routes concernées.

3. Les services en partage de codes offerts par chaque entreprise désignée de la Suisse entre les points au Canada se limitent aux vols exploités par des entreprises de transport aérien que les autorités aéronautiques du Canada autorisent à fournir des services entre les points au Canada. Il ne peut être offert de services de transport entre les points au Canada sous le code d'une entreprise désignée de la Suisse que dans le cadre d'un voyage international.

4. The aeronautical authorities of Canada shall not withhold permission for code-sharing services identified in paragraph 1(a) by the designated airlines of Switzerland on the basis that the airlines operating the aircraft do not have the right from Canada to carry traffic under the codes of the airlines designated by Switzerland.

5. All participants in such code-sharing arrangements shall ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

#### **SECTION IV**

##### Intermodal Services

Each Contracting Party permits the designated airlines of the other Contracting Party, when operating in its territory:

- (a) without restriction, to employ in connection with the agreed services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations;
- (b) to have access to airport customs processing and facilities for cargo moving by surface or by air; and
- (c) to elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with surface carriers, subject to regulatory requirements, including surface transportation operated by other airlines.

These intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the transportation.

4. Les autorités aéronautiques du Canada ne refusent pas aux entreprises désignées de la Suisse le droit d'offrir les services en partage de code visés à l'alinéa 1(a) au motif que les entreprises de transport aérien qui exploitent les aéronefs ne sont pas autorisées par le Canada à transporter du trafic sous les codes des entreprises désignées par la Suisse.

5. Toutes les parties aux ententes de partage de codes de la nature susdite veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

## SECTION IV

### Services de transport intermodal

Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles mènent des activités sur son territoire :

- (a) d'utiliser sans restriction, relativement aux services convenus, tout transport de surface de marchandises à destination ou en provenance de tous points des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris de tous les aéroports pourvus d'installations de dédouanement, accordant aussi, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane conformément aux lois et règlements applicables;
- (b) d'avoir accès aux services et aux installations de dédouanement des aéroports à l'égard des marchandises transportées par voie de surface ou aérienne; et
- (c) de décider à leur gré d'assurer le transport de surface par leurs propres moyens ou dans le cadre d'ententes avec des transporteurs de surface, sous réserve des prescriptions réglementaires applicables, y compris de recourir aux services de transport de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien.

Il est permis d'offrir de tels services de transport intermodal de marchandises à un prix unique de point à point pour le transport combiné aérien et de surface, à condition que les expéditeurs soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque portion de trajet.

## SECTION V

Notwithstanding Article IX (Time-table Submissions) of this Agreement, for security reasons, a Contracting Party shall require that the designated airlines of the other Contracting Party notify its aeronautical authorities of air services to be operated between third countries and its territory ninety (90) days in advance or such lesser period as may be authorized by its aeronautical authorities, and each of the points may be changed on ninety (90) days' notice to its aeronautical authorities or such lesser period as may be authorized."

## ARTICLE 6

The Agreement is further amended by adding Annex II as follows:

### "ANNEX II

#### AUTHORISATION OF DESIGNATED AIRLINES

#### OF SWITZERLAND

Paragraph 1c) of Article IV (Revocation of operating authorization) of the *Air Transport Agreement between Canada and the Swiss Confederation* provides that each Contracting Party has the discretion to take action with respect to authorizations issued to the designated airlines of the other Contracting Party on the basis that substantial ownership and effective control of those airlines may not be vested in the nationals of the other Contracting Party. The Government of Canada undertakes that it will not take action with respect to authorizations issued by Canadian aeronautical authorities to airlines designated by Switzerland as of September 24, 2010, based on their ownership and control structure on that date provided that:

1. The aeronautical authorities of Switzerland exercise the necessary oversight to ensure compliance by its designated airlines with the provisions of the Agreement;
2. The designated airlines maintain their principal place of business in Switzerland;
3. Operational control of the aircraft remain with the designated airlines while they operate the agreed services, unless otherwise authorized by the aeronautical authorities of Canada, and those operations are conducted in accordance with the provisions of the operating certificate of the designated airlines issued by the aeronautical authorities of Canada.



## SECTION V

Malgré l'article IX (Propositions d'horaires) du présent Accord, chaque Partie contractante exige, pour des raisons de sécurité, que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante notifient à ses autorités aéronautiques les services aériens devant être exploités entre des pays tiers et son territoire quatre-vingt-dix (90) jours à l'avance ou dans le délai plus court qu'autorisent ces autorités. Chacun des points peut être changé sur préavis de quatre-vingt-dix (90) jours donné aux autorités aéronautiques ou dans le délai plus court que ces dernières autorisent. »

### ARTICLE 6

L'Accord est en outre modifié en rajoutant l'Annexe II suivante :

#### « ANNEXE II

##### AUTORISATION DES ENTREPRISES DÉSIGNÉES DE LA SUISSE

L'alinéa 1c) de l'article IV (Révocation de l'autorisation d'exploitation) de l'*Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Confédération suisse* prévoit que chaque Partie contractante a le pouvoir de prendre des mesures concernant les autorisations accordées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante au motif qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ces entreprises pourraient ne pas appartenir à des ressortissants de l'autre Partie contractante. Le gouvernement du Canada s'engage à ne pas prendre de mesures relativement aux autorisations accordées par les autorités aéronautiques canadiennes aux entreprises désignées par la Suisse en date du 24 septembre 2010, en raison de leur structure de capital social et de contrôle à cette date, pourvu que :

1. les autorités aéronautiques de la Suisse exercent la surveillance nécessaire pour faire en sorte que les entreprises désignées de ce pays se conforment aux dispositions de l'Accord;
2. les entreprises désignées maintiennent leur établissement principal en Suisse;
3. les entreprises désignées conservent le contrôle opérationnel des aéronefs pendant qu'elles exploitent les services convenus, à moins d'autorisation contraire des autorités aéronautiques du Canada, et que ces activités soient menées conformément aux dispositions du certificat d'exploitation délivré aux entreprises désignées par les autorités aéronautiques du Canada;

4. In the event the foreign ownership and control structure, or name and brand of any of the designated airlines changes, the aeronautical authorities of Switzerland shall notify the aeronautical authorities of Canada for their review as to the continued acceptability of such change in the context of Article IV.”

#### **ARTICLE 7**

This Protocol shall enter into force on the date of the last diplomatic note by which the Contracting Parties have notified each other that all necessary internal procedures for its entry into force have been completed.

This Protocol shall remain in force for the same period of time and under the same modalities as the Agreement itself.

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

**DONE** in duplicate at Ottawa, on this 29<sup>th</sup> day of January 2019, in the English and French languages, each version being equally authentic.

**Marc Garneau**

**Beat Nobs**

**FOR THE GOVERNMENT  
OF CANADA**

**FOR THE SWISS  
FEDERAL COUNCIL**

4. si la structure de capital social et de contrôle étrangère ou le nom ou la marque d'une entreprise désignée changent, les autorités aéronautiques de la Suisse en avisent les autorités aéronautiques du Canada afin qu'elles examinent l'acceptabilité de ce changement dans le contexte de l'article IV. »

#### **ARTICLE 7**

Le présent protocole entre en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques au moyen desquelles les Parties contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement de toutes les procédures internes requises pour son entrée en vigueur.

Le présent protocole reste en vigueur pendant toute la durée d'application de l'Accord et aux mêmes conditions que celui-ci.

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

**FAIT** en double exemplaire à Ottawa ce 29<sup>e</sup> jour de janvier 2019, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

**POUR LE GOUVERNEMENT  
DU CANADA**

**POUR LE CONSEIL FÉDÉRAL  
SUISSE**

**Marc Garneau**

**Beat Nobs**

