

**No. 38792**

---

**United States of America  
and  
Canada**

**Memorandum of understanding between the United States of America and Canada concerning access of airlines of the United States and Canada to LaGuardia Airport for transborder services. Washington, 25 March 1985**

**Entry into force:** *25 March 1985 by signature, in accordance with its provisions*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United States of America, 1 August 2002*

---

**États-Unis d'Amérique  
et  
Canada**

**Mémorandum d'accord entre les États-Unis d'Amérique et le Canada concernant l'accès des lignes aériennes des États-Unis et du Canada à l'aéroport de LaGuardia pour les services transfrontières. Washington, 25 mars 1985**

**Entrée en vigueur :** *25 mars 1985 par signature, conformément à ses dispositions*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *États-Unis d'Amérique, 1er août 2002*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

## MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

This Memorandum refers to consultations between delegations representing the Government of the United States of America and the Government of Canada which took place in Washington on January 8, 1985, concerning access of airlines of the two countries at LaGuardia Airport for transborder services.

The two Governments note that an agreement was reached on February 19, 1985 between Air Canada and the United States Federal Aviation Administration (FAA) on the dispute between Air Canada and the FAA involving that airline's base level of operations at LaGuardia Airport and on provision for Air Canada's planned operations into Newark Airport. The two Governments endorse this agreement. A Stipulation, reflecting the agreement, signed by attorneys for the two parties, will be filed in the United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, Case No. 94-t521.

Consistent with Article VIII of the United States-Canada Air Transport Agreement of 1966, as amended (the Agreement),<sup>1</sup> the two Governments agree that airlines of one country operating transborder services are subject to the validly promulgated laws and regulations of the other related to the operation and navigation of aircraft in that country, including, in the United States of America, the FAA's High Density Rule (14 CFR 93.121 et seq). The two Governments acknowledge their obligation to administer laws and regulations, including the administration by the Government of the United States of America of the High Density Rule, in a manner consistent with the Agreement. The two Governments recognize that the Agreement provides the legal basis for scheduled air services between the two countries and for the resolution of disputes between the two Governments related to such services. The foregoing in no way limits the right of airlines to pursue appropriate remedies in the courts or of the two Governments to enforce their laws and regulations.

The Governments of the United States of America and Canada affirm their obligations under the Agreement to honor requests for consultations, and agree to give one another notice thirty days prior to the implementation of future national rules on the subject of airport congestion, so that consultations, if requested, may take place before the finalization of such rules. Both Governments recognize that there may be particular cases where it may not be possible to give such prior notice.

The Governments of the United States of America and Canada agree that the High Density, Rule, or any other comparable national airport congestion regulation, should not result in a limitation on the number of operations for their respective airlines that is inconsistent with obligations arising under the Agreement. While the High Density Rule is in effect, no U.S. carrier may increase its non-stop operations between La Guardia and Canada so that the total number of such operations by U.S. carriers is greater than the number scheduled on December 31, 1984, unless Canadian airlines have the opportunity to establish a comparable increase in LaGuardia-Canada operations over the number scheduled by Air Canada on that date.

Notwithstanding this provision, U.S. airlines that did not operate such service on the above date may initiate LaGuardia Airport-Canada flights with one stop in the United States provided that the resulting total number of one-stop and non-stop operations by U.S. carriers between LaGuardia and Canada does not exceed the total number that may be operated by Canadian airlines at LaGuardia. There will be no restrictions on the number of flights with more than one stop in the United States. In no case shall an airline of one country be required to reduce operations should an airline of the other country voluntarily reduce operations. In the event that airlines of either side believe that they are otherwise placed at a competitive disadvantage by virtue of the operations of national regulations relating to airport congestion, the Governments of the United States and Canada recognize their obligations to ensure that parity of competitive opportunity exists for the airlines of both sides.

No Canadian carrier providing service to "New York", as specified in the Route Schedules to the Agreement, will be required to serve any airport other than LaGuardia, Newark or JFK.

This Memorandum shall take effect upon signature by both parties.

Done at Washington, D.C. this 25th day of March, 1985.

SAMUEL C. KEITER  
For the Government of the  
United States of America

ANTHONY F. BURGER  
For the Government  
of Canada

[TRANSLATION — TRADUCTION]

## MÉMORANDUM D'ACCORD

Le présent Mémoire a trait aux consultations entre les délégations représentant le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada qui ont eu lieu à Washington le 8 janvier 1985, concernant l'accès des lignes aériennes des États-Unis et du Canada entre l'aéroport de LaGuardia pour les services transfrontières.

Les deux Gouvernements notent qu'un accord a été conclu le 19 février 1985 entre Air Canada et l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis (AFA) en ce qui concerne le différend entre Air Canada et l'AFA relatif au niveau de base des opérations d'Air Canada à l'aéroport de LaGuardia et également les opérations d'Air Canada prévues à l'aéroport de Newark. Les deux Gouvernements donnent leur adhésion à cet accord. Une Stipulation, visant l'accord signé par les avocats des deux Parties, sera déposée à la Cour d'appel des États-Unis pour le District de Columbia, Cas No. 84-1521.

Conformément à l'Article VIII de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement canadien signé en 1966, tel qu'il a été amendé (l'Accord), les deux Gouvernements conviennent que les entreprises de transport aérien d'un pays exploitant des services transfrontières se voient appliquer les lois et règlements valides promulgués dans l'autre pays en ce qui concerne l'exploitation et la navigation d'aéronefs dans ce pays, y compris, aux États-Unis d'Amérique, le règlement de l'AFA concernant la Haute densité (14 CFR 93.121 et seq). Les deux Gouvernements reconnaissent leur obligation d'appliquer les lois et règlements, y compris, pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, le règlement relatif à la Haute densité, de façon conforme au présent Accord. Les deux Gouvernements reconnaissent que l'Accord fournit la base juridique nécessaire à des services de transport aérien réguliers entre les deux pays et permet de résoudre les différends entre les deux Gouvernements en ce qui concerne lesdits services. Ce qui précède ne limite en rien le droit des compagnies de transport aérien d'avoir recours de façon appropriée aux tribunaux des deux Gouvernements en vue de l'application de leurs lois et règlements.

Les Gouvernements des États-Unis d'Amérique et du Canada affirment leur obligation en vertu du présent Accord de donner suite aux demandes de consultations et conviennent de se notifier mutuellement l'application de futures règles nationales concernant la congestion dans les aéroports avec un préavis de 30 jours, de sorte que les consultations demandées peuvent avoir lieu avant la mise au point finale desdites règles. Les deux Gouvernements reconnaissent qu'il peut y avoir des cas spécifiques pour lesquels ladite notification préalable peut ne pas être possible.

Les Gouvernements des États-Unis d'Amérique et du Canada conviennent que la Règle concernant la Haute densité ou toute autre réglementation comparable relative à la congestion dans un aéroport national ne saurait entraîner une restriction du nombre d'opérations de leurs compagnies aériennes respectives qui ne serait pas conforme aux obligations découlant du présent Accord. Tant que la règle relative à la Haute densité est en vigueur, aucun transporteur des États-Unis ne peut augmenter le nombre de ses vols directs entre LaGuardia et le Canada de sorte que le nombre total desdits vols par des transporteurs des

États-Unis soit supérieur au nombre des vols réguliers au 31 décembre 1984, à moins que les transporteurs canadiens n'aient la possibilité de procéder à une augmentation comparable s'agissant des vols LaGuardia-Canada par rapport au nombre de vols réguliers d'Air Canada à cette date.

Nonobstant cette disposition, les transporteurs des États-Unis n'exploitant pas tel service à la date susmentionnée pourront effectuer des vols entre l'aéroport de LaGuardia et du Canada avec une escale aux États-Unis à condition que le nombre total de vols directs ou avec une escale exploités par des transporteurs des États-Unis entre LaGuardia et le Canada ne dépasse pas le nombre total de vols effectués par des transporteurs canadiens à LaGuardia. Le nombre de vols comportant plus d'une escale aux États-Unis ne sera pas limité. En aucun cas, un transporteur d'un pays ne sera tenu de réduire le nombre de ses vols si un transporteur de l'autre pays réduit volontairement le nombre de ses vols. Dans le cas où les transporteurs de l'un ou de l'autre pays estiment que les règlements nationaux ayant trait à la congestion dans les aéroports les place dans une situation de concurrence désavantageuse, les Gouvernements des États-Unis et du Canada reconnaissent qu'ils sont dans l'obligation d'assurer des deux côtés une parité des possibilités de concurrence pour les compagnies de transport aérien.

Aucun transporteur canadien assurant un service jusqu'à " New York ", tel que spécifié dans les tableaux de routes en Annexe à l'Accord, ne sera tenu de desservir un autre aéroport que LaGuardia, New York ou JFK.

Le présent Mémoire entrera en vigueur à la date de sa signature par les deux parties.

Fait à Washington, D.C., le 25 mars 1985.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

SAMUEL C. KEITER

Pour le Gouvernement du Canada :

ANTHONY F. BURGER

