

**LUFTTRANSPORTAFTALE**  
**mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater**

INDHOLD

<i>Artikel</i>	<i>Kapitel</i>
1	Overskrifter og definitioner
2	Tilståelse af rettigheder
3	Udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse
4	Investeringer
5	Anvendelse af lovgivning
6	Civil flyvesikkerhed (Safety)
7	Beskyttelse af civilluftfartens sikkerhed (Security)
8	Told, skatter og afgifter
9	Statistikker
10	Forbrugerinteresser
11	Tilgængelighed til lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester
12	Gebyrer for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester
13	Kommercielle rammebestemmelser
14	Konkurrencevilkår
15	Lufttrafikstyring
16	Forlængelse af udpegninger og tilladelser
17	Det Fælles Udvalg
18	Miljø
19	Arbejdsmarkedsforhold
20	Internationalt samarbejde
21	Bilæggelse af tvister
22	Ændring
23	Ikrafttræden og midlertidig anvendelse
24	Ophør
25	Registrering af aftalen
26	Forhold til andre aftaler

## LUFTRANSPORTAFTALE

mellem CANADA

som den ene part

og

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN BULGARIEN,

REPUBLIKKEN CYPERN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

REPUBLIKKEN FINLAND,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN UNGARN,

IRLAND,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

RUMÆNIEN,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

KONGERIGET SPANIEN,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der alle er parter i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og medlemmer af Den Europæiske Union (i det følgende benævnt »medlemsstaterne«),

og DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB,

som den anden part;

Canada og medlemsstaterne, der alle har tiltrådt konventionen om International Civil Luftfart, der kunne undertegnes den 7. december 1944, sammen med Det Europæiske Fællesskab, og

SOM NÆRER ØNSKE OM at fremme et luftfartssystem baseret på markedskonkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentlige side,

SOM NÆRER ØNSKE OM at fremme deres interesser vedrørende lufttransport,

SOM ANERKENDER betydningen af effektiv lufttransport i forbindelse med fremme af handel, turisme og investeringer,

SOM NÆRER ØNSKE OM at fremme lufttrafikken,

SOM NÆRER ØNSKE OM at garantere størst mulig flyvesikkerhed og beskyttelse af sikkerheden i forbindelse med lufttransport,

SOM ER FAST BESLUTTET PÅ at opnå de potentielle fordele af retligt samarbejde og — i det omfang, det er praktisk muligt — harmonisering af lovgivning og tilgange,

SOM ANERKENDER de vigtige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtige luftfartstjenester og bæredygtige luftfartsindustrier,

SOM NÆRER ØNSKE OM at skabe et konkurrencedygtigt luftfartsmiljø i erkendelse af, at hvor der ikke er rimelige konkurrencevilkår, vil potentielle fordele ikke blive udnyttet,

SOM NÆRER ØNSKE OM at gøre det muligt for deres luftfartsselskaber at have rimelige og lige muligheder for at drive lufttrafik i henhold til denne aftale,

SOM NÆRER ØNSKE OM at maksimere fordele for passagerer, befragtere, luftfartsselskaber og lufthavne og deres ansatte samt andre, der drager fordel indirekte,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM NOTERER SIG betydningen af at beskytte forbrugerne og fremme et rimeligt forbrugerbeskyttelsesniveau i forbindelse med lufttrafik,

SOM NOTERER SIG betydningen af kapital for luftfartsindustrien med henblik på den yderligere udvikling af lufttrafikken,

SOM NÆRER ØNSKE OM at indgå en aftale om lufttransport som supplement til ovennævnte konvention,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

#### Artikel 1

##### Overskrifter og definitioner

1. Overskrifter i denne aftale er udelukkende til referenceformål.

2. Medmindre andet er angivet, gælder følgende i denne aftale:

a) »luftfartsmyndigheder«: enhver myndighed eller person, der af parterne er bemyndiget til at udføre de funktioner, som er fastsat i aftalen

b) »lufttrafik«: ruteflyvning på de ruter, der er specificeret i aftalen, til transport af passagerer og fragt, herunder post, separat eller samlet

c) »aftale«: denne aftale, ethvert bilag hertil, og enhver ændring til aftalen eller ethvert bilag

d) »luftfartsselskab«: et luftfartsselskab, der er udpeget og godkendt i overensstemmelse med artikel 3 i aftalen

e) »part«: enten Canada eller medlemsstaterne og Det Europæiske Fællesskab — samlet eller individuelt

- f) »konvention«: Konventionen om International Civil Luftfart, der kunne undertegnes i Chicago den 7. december 1944, og som omfatter ethvert bilag, der er vedtaget i henhold til artikel 90 i den pågældende konvention, og enhver ændring i bilagene eller i konventionen i henhold til artikel 90 i den pågældende konvention, og enhver ændring i bilagene eller i konventionen i henhold til artikel 90 og 94 deri, i det omfang de pågældende bilag og ændringer er vedtaget af Canada og af medlemsstaterne, og
- g) »territorium«: for Canada landområder (hovedlandet og øerne), indre farvande og territoriale farvande som fastsat i den nationale lovgivning og omfattende luftrummet over disse områder, og for medlemsstaterne i Det Europæiske Fællesskab landområder (hovedlandet og øerne), indre farvande og territoriale farvande, hvorpå traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse, samt de betingelser, som er fastsat i den pågældende traktat og ethvert efterfølgende instrument, og omfattende luftrummet over disse områder; anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse på lufthavnen i Gibraltar af Det Europæiske Fællesskabs luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba.

#### Artikel 2

##### Tilståelse af rettigheder

1. Hver part tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af lufttransport:

- ret til at overflyve sit territorium uden landing
- ret til at foretage teknisk landing på sit territorium
- i det omfang, som er fastsat i aftalen, ret til at foretage landinger i territoriet på de ruter, som er specificeret i aftalen, med henblik på at medbringe og afsætte passagerer og fragt, herunder post, separat eller samlet, og
- de rettigheder, som ellers er anført i denne aftale.

2. Hver part tilstår endvidere den anden part de rettigheder, der er specificeret i stk. 1, litra a) og b), i denne artikel, til de af den anden parts luftfartsselskaber, der ikke er omhandlet i artikel 3 (udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse) i denne aftale.

#### Artikel 3

##### Udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse

1. Parterne anerkender de licenser eller andre former for tilladelser, der er udstedt af den anden part med henblik på drift af

lufttrafik i medfør af denne aftale, som en udpegning i henhold til denne aftale. Efter anmodning fra den ene parts luftfartsmyndigheder skal den anden parts luftfartsmyndigheder, som udstedte licensen eller andre former for tilladelse, verificere status for de pågældende licenser eller tilladelser.

2. Efter modtagelse af korrekt udformede ansøgninger fra et udpeget luftfartsselskab fra den ene part udsteder den anden part i overensstemmelse med sine love og forskrifter godkendelse af og tilladelse til det pågældende luftfartsselskab med henblik på at drive lufttrafik med et minimum af tidsforbrug på procedurer, forudsat at:

- det pågældende luftfartsselskab er kvalificeret i henhold til de love og forskrifter, som luftfartsmyndighederne hos den part, der udsteder godkendelserne og tilladelserne, normalt følger,
- det pågældende luftfartsselskab opfylder lovene og forskrifterne hos den part, som udsteder tilladelserne og godkendelserne,
- den faktiske kontrol af luftfartsselskabet, for så vidt angår luftfartsselskaber udpeget i Canada, indehaves af statsborgere fra en af parterne, at luftfartsselskabet er godkendt som et canadisk luftfartsselskab, og at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Canada; at den faktiske kontrol af luftfartsselskabet, for så vidt angår luftfartsselskaber udpeget i en medlemsstat, indehaves af statsborgere fra en af parterne, Island, Liechtenstein, Norge eller Schweiz, at luftfartsselskabet er godkendt som et EF-luftfartsselskab, og at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, jf. dog bilag 2, og
- luftfartsselskabet derudover opererer på en måde, som er i overensstemmelse med betingelserne i aftalen.

3. En part kan nægte tilladelser eller godkendelser, hvortil der henvises i denne artikels stk. 2, og tilbagekalde, suspendere, pålægge betingelser eller begrænse driftstilladelserne eller godkendelserne eller på anden måde suspendere eller begrænse driften af et eller flere af den anden parts luftfartsselskaber, hvis det eller de pågældende luftfartsselskaber ikke opfylder bestemmelserne i stk. 2, eller hvor en part har fastslået, at vilkårene på den anden parts territorium ikke er i overensstemmelse med kravene til rimelige og konkurrenceprægede vilkår og resulterer i betydelig ulempe eller problemer for luftfartsselskabet eller -selskaberne i medfør af artikel 14, stk. 5 (Konkurrencevilkår).

4. De rettigheder, der er beskrevet i stk. 3 i denne artikel, må først udøves efter samråd i Det Fælles Udvalg, medmindre det er af afgørende betydning at træffe hasteforanstaltninger for at forhindre overtrædelse af lovene og forskrifterne i stk. 2, eller medmindre der af hensyn til flyvesikkerheden eller beskyttelsen af luftfartens sikkerhed må træffes foranstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6 (Civil flyvesikkerhed (Safety)) og artikel 7 (Beskyttelse af civilluftfartens sikkerhed (Security)).

#### Artikel 4

##### Investeringer

Hver part giver canadiske statsborgere eller statsborgere i en eller flere medlemsstater ret til fuldt ejerskab af sine luftfartsselskaber, i henhold til betingelserne i bilag 2 til denne aftale.

#### Artikel 5

##### Anvendelse af lovgivning

Hver part kræver, at følgende krav opfyldes:

- a) love, forskrifter og procedurer forbundet med indrejse til, ophold på eller udrejse fra den pågældende parts territorium for luftfartøjer i international luftfart, eller forbundet med drift og navigation af sådanne luftfartøjer, skal overholdes af luftfartsselskaber ved indrejse i, afrejse fra og ophold på det pågældende territorium, og
- b) love og forskrifter forbundet med indrejse i, ophold på eller afrejse fra den pågældende partsterritorium for passagerer, besætningsmedlemmer og fragt, herunder post (som f.eks. forskrifter om adgang til, klarering, transit, civilluftfartssikkerhed, indvandring, pas, told og karantæne) skal overholdes af luftfartsselskaber og af eller på vegne af de pågældende passagerer, besætningsmedlemmer og den pågældende fragt, herunder post, efter transit i, indrejse i, udrejse af og ophold på det pågældende territorium. Hver part skal i forbindelse med anvendelse af sådanne love og forskrifter i tilsvarende situationer behandle luftfartsselskaber på lige fod med egne eller andre luftfartsselskaber, der yder tilsvarende internationale luftfartstjenester.

#### Artikel 6

##### Civil flyvesikkerhed (Safety)

1. Parterne bekræfter på ny betydningen af et tæt samarbejde på området for civil flyvesikkerhed (Safety). Parterne skal i denne sammenhæng indgå i et yderligere samarbejde, herunder om luftfartsdrift, især for at fremme udvekslingen af oplysninger, som kan have betydning for sikkerheden i relation til international luftfart, deltagelsen i den anden parts tilsynsaktiviteter eller udførelsen af fælles tilsynsaktiviteter på området for civil flyvesikkerhed (Safety) og udviklingen af fælles projekter og initiativer, herunder med tredjelande. Dette samarbejde skal udvikles inden for rammerne af aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab, udfærdiget i Prag den 6. maj 2009 angående anliggender, der er omfattet af aftalen.

2. Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af den ene part via dens luftfartsmyndigheder i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab, skal anerkendes som gyldige af den anden part og dens luftfartsmyndigheder med henblik på at

drive lufttrafik, forudsat at disse attester eller licenser blev udstedt eller erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med — som minimum — de standarder, der er fastsat i konventionen.

3. Hvis rettighederne eller betingelserne ifølge de licenser eller attester, hvortil der henvises i stk. 2, og som er udstedt af den ene parts luftfartsmyndigheder til enhver person eller ethvert luftfartsselskab eller luftfartøj, der anvendes til lufttrafik, medfører en afvigelse, som ligger under konventionens minimumsstandarder, og som er anmeldt til Den Internationale Civile Luftfartsorganisation, eller hvis disse myndigheder anvender en eller flere standarder, der er højere eller anderledes end de standarder, der er fastsat i konventionen, kan den anden part anmode om et samråd mellem parterne inden for rammerne af Det Fælles Udvalg med henblik på at klarlægge den pågældende praksis. Indtil samrådet resulterer i enighed og i overensstemmelse med en ordning om gensidig anerkendelse af parternes attester og licenser, anerkender parterne fortsat attester og licenser, der er erklæret gyldige af den anden part. Hvor aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab, udfærdiget i Prag den 6. maj 2009, indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse af attester og licenser, anvender hver af parterne disse bestemmelser.

4. I overensstemmelse med de gældende love og inden for rammerne af aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab, udfærdiget i Prag den 6. maj 2009 med hensyn til spørgsmål, der er omhandlet af nævnte aftale, skal parterne gensidigt anerkende attester og licenser.

5. En part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder kan til enhver tid anmode om et samråd med den anden part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder vedrørende de sikkerhedsstandarder og -krav, som de pågældende luftfartsmyndigheder opretholder og administrerer. Hvis parten eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder, der anmodede om samrådet, efter et sådant samråd finder, at den anden part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder ikke effektivt opretholder og administrerer sikkerhedsstandarder og -krav på disse områder, som mindst skal svare til de minimumsstandarder, der er fastsat i henhold til konventionen, medmindre andet er besluttet, underrettes den anden part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder om disse konstateringer og om de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde disse minimumsstandarder. Hvis den anden part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder ikke træffer de relevante afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage eller en anden fastlagt periode, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at parten eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder, der anmodede om samrådet, kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse eller på anden måde suspendere eller begrænse driften af et luftfartsselskab, for hvilket det sikkerhedsmæssige tilsyn påhviler den anden part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder.

6. Hver part accepterer, at ethvert luftfartøj, der drives af eller på vegne af en af parterne luftfartsselskab inden for den anden parts territorium, kan underkastes en rampeinspektion foranlediget af den anden parts luftfartsmyndigheder for at verificere gyldigheden af de relevante luftfartsdokumenter, besætningens dokumenter og luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbare stand, forudsat at denne undersøgelse ikke medfører en urimelig forsinkelse i luftfartøjets drift.

7. Hvis den ene parts luftfartsmyndigheder efter udførelse af en rampeinspektion finder, at et luftfartøj eller driften af et luftfartøj ikke opfylder de minimumsstandarder, der er fastsat på det pågældende tidspunkt i henhold til konventionen, eller hvis der er tale om utilfredsstillende vedligeholdelse og administration af de sikkerhedsstandarder, der er fastsat på det pågældende tidspunkt i henhold til konventionen, skal den pågældende parts luftfartsmyndigheder underrette den anden parts luftfartsmyndigheder, som er ansvarlige for tilsynet med sikkerheden hos det luftfartsselskab, der anvender luftfartøjet, om de pågældende konstateringer og de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde de pågældende minimumsstandarder. Hvis der ikke træffes afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage, er dette tilstrækkelig begrundelse for at de anmodende luftfartsmyndigheder kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse eller på anden måde suspendere eller begrænse luftfartsselskabets drift. Det samme gælder, hvis der nægtes adgang i forbindelse med en rampeinspektion.

8. Hver part har via sine ansvarlige luftfartsmyndigheder ret til at træffe umiddelbare foranstaltninger, herunder ret til at tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af den anden parts luftfartsselskab, hvis myndighederne konkluderer, at det er nødvendigt i lyset af en umiddelbar trussel imod den civile flyvesikkerhed. Når det er praktisk muligt, tilstræber den pågældende part, der træffer disse foranstaltninger, at konsultere den anden part i forvejen.

9. Enhver foranstaltning, som en part eller dens ansvarlige luftfartsmyndigheder træffer i overensstemmelse med denne artikels stk. 5, 7 eller 8, skal ophøre, når grundlaget for at træffe disse foranstaltninger ikke er mere til stede.

#### Artikel 7

##### Beskyttelse af civilluftfartens sikkerhed (Security)

1. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret, at deres respektive forpligtelse over for den anden part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlige handlinger udgør en integreret del af denne aftale.

2. Uden at begrænse almengyldigheden af deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret handler parterne i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord på luftfartøjer, udfærdiget i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, udfærdiget i Haag den

16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, udfærdiget i Montreal den 23. september 1971, protokollen til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, udfærdiget i Montreal den 24. februar 1988, konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, udfærdiget i Montreal den 1. marts 1991, og enhver anden multilateral aftale om civil luftfartssikkerhed, der er bindende for parterne.

3. Parterne yder efter anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for luftfartøj, passagerer og besætningsmedlemmer samt lufthavne og luftnavigationsanlæg og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

4. Parterne handler i overensstemmelse med de gældende bestemmelser om civil luftfartssikkerhed, som er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og indføjet som bilag til konventionen. Parterne pålægger de personer, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos de pågældende parter, eller de personer, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer, og som har hovedforretningssted eller fast bopæl på deres territorium, og de personer, som driver lufthavne på deres territorium, at handle i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om civil luftfartssikkerhed. Derfor skal hver part efter anmodning underrette den anden part om enhver forskel mellem dennes forskrifter og praksis i forhold til civilluftfartssikkerhedsstandarderne i de bilag, hvortil der henvises i dette stykke, hvor disse forskelle går videre end eller supplerer de pågældende standarder og har relevans for den anden parts operatører. Parterne kan når som helst anmode om samråd, der skal afholdes uden unødigt forsinkelse af den anden part med henblik på drøftelse af de pågældende forskelle.

5. Hver part accepterer under hensyntagen til og med gensidig anerkendelse af staternes suverænitet, at de flyoperatører, der henvises til i denne artikels stk. 4, kan blive pålagt at opfylde de bestemmelser om civil luftfartssikkerhed, hvortil der henvises i stk. 4, som er pålagt af den anden part med henblik på indrejse i, udrejse fra eller ophold på den anden parts territorium. Parterne sikrer, at der træffes egnede foranstaltninger på deres territorium for at beskytte luftfartøjet og udøve sikkerhedskontrol af passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, håndbagage, fragt, post og luftfartøjsforråd inden ombordstigning eller lastning.

6. Parterne er enige om at arbejde på at opnå gensidig anerkendelse af hinandens sikkerhedsstandarder og samarbejde tæt om kvalitetskontrolforanstaltninger på et gensidigt grundlag. Parterne er endvidere enige om, hvor det måtte være relevant, og på grundlag af beslutninger, der skal træffes af parterne hver for sig, at skabe forudsætninger for gennemførelse af »one-stop security« for flyruter mellem parternes territorier, som betyder at transitpassagerer, -bagage og/eller -fragt ikke skal underkastes fornyet screening. De skal til dette formål etablere administrative

ordninger, som giver mulighed for samråd om eksisterende eller planlagte civilluftfartssikkerhedsforanstaltninger og samarbejde og udveksling af oplysninger om kvalitetskontrolforanstaltninger, som parterne har gennemført. Parterne skal konsultere hinanden om planlagte relevante sikkerhedsforanstaltninger for operatører, der driver virksomhed på den anden parts territorium, i forbindelse med sådanne administrative ordninger.

7. Hver part skal så vidt praktisk muligt efterkomme enhver anmodning fra den anden part om rimelige sikkerhedsforanstaltninger med henblik på at afhjælpe en særlig trussel imod en specifik flyrute eller en specifik række flyruter.

8. Parterne accepterer at samarbejde om sikkerhedsinspektioner foretaget af parterne på det ene eller andet territorium gennem etablering af mekanismer, herunder administrative ordninger for gensidig udveksling af oplysninger om resultater af de pågældende sikkerhedsinspektioner. Parterne er enige om at se med velvilje på anmodninger om deltagelse som observatører i sikkerhedsinspektioner foretaget af den anden part.

9. Når et civilt luftfartøj kapres, eller der opstår en trussel om kapring eller anden ulovlig handling rettet mod sikkerheden for et civilt luftfartøj, dets passagerer og besætningsmedlemmer eller lufthavne eller luftnavigationsanlæg, bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger for at føre hændelsen eller truslen til en hurtig og betryggende afslutning.

10. Når en part har rimelig grund til at formode, at den anden part ikke følger denne artikels bestemmelser, kan den pågældende part via sine ansvarlige myndigheder anmode om et samråd. Et sådant samråd skal iværksættes inden for femten (15) dage efter modtagelse af en sådan anmodning. Indgås der ikke en tilfredsstillende aftale inden for femten (15) dage fra iværksættelsen af samrådet, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at nægte, tilbagekalde, suspendere eller pålægge relevante betingelser for den anden parts luftfartsselskabs tilladelser. Hvis der er tale om en nødsituation eller et ønske om at forhindre yderligere overtrædelse af bestemmelserne i denne artikel, kan den part, som mener, at den anden part ikke følger bestemmelserne i denne artikel, til enhver tid træffe relevante foreløbige foranstaltninger.

11. Medmindre der er behov for umiddelbar indgriben for at beskytte transportsikkerheden, bekræfter parterne, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative økonomiske og operationelle konsekvenser for luftfartsselskabers drift i henhold til denne aftale og i den udstræk-

ning, lovgivningen tillader det, tage hensyn hertil, når de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.

#### Artikel 8

#### Told, skatter og afgifter

1. Hver part skal så vidt muligt i henhold til de nationale love og forskrifter og på grundlag af gensidighed i forbindelse med den anden parts luftfartsselskabers luftfartøjer i international luftfart fritage almindeligt udstyr, brændstof, smøreolie, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder, men ikke begrænset til, fødevarer, drikkevarer og spiritus, tobak og andre produkter til salg til eller til brug for passagererne i begrænsede mængder under flyveturen) og andre genstande, der er beregnet til eller udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes til international lufttransport, fra alle importbegrænsninger, ejendomsskatter og kapitalafgifter, told og punktafgifter og lignende gebyrer og afgifter, der pålægges af parterne og ikke er baseret på omkostningerne for den ydede tjeneste.

2. Hver part skal endvidere så vidt muligt i henhold til nationale love og forskrifter og på grundlag af gensidighed fritage følgende fra skatter, afgifter, told, gebyrer og vederlag, hvortil der henvises i stk. 1 i denne artikel, med undtagelse af vederlag baseret på omkostningerne ved en leveret ydelse:

- a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en parts territorium og medbragt om bord — inden for rimelighedens grænser — til brug om bord på afrejsende luftfartøjer i et af den anden parts luftfartsselskaber, der er involveret i international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer) indført til en af parternes territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af et luftfartøj i et af den anden parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, samt computerudstyr og komponentdele til håndtering af passagerer eller fragt eller sikkerhedskontrol
- c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en parts territorium til brug i et luftfartøj i et af den anden parts luftfartsselskaber, der er involveret i international lufttrafik, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, og

d) tryksager, herunder flybilletter, billetfoldere, regninger og andet dermed forbundet reklamemateriale, der uddeles gratis af luftfartsselskabet.

3. Almindeligt luftfartsudstyr samt materialer og forsyninger, der normalt forefindes om bord på luftfartøjet, som benyttes af en parts luftfartsselskaber, må kun aflæses på den anden parts territorium efter godkendelse fra toldmyndighederne på det pågældende territorium. I sådanne tilfælde skal det pågældende udstyr muligvis overvåges af toldmyndighederne, indtil det genudføres eller på anden måde bortskaffes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

4. Undtagelserne i medfør af denne artikel finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået ordninger med andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel på den anden parts territorium af de i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede genstande, forudsat at disse andre luftfartsselskaber er indrømmet lignende undtagelser af den anden part.

5. Bestemmelserne i de respektive gældende konventioner mellem en medlemsstat og Canada med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital ændres ikke ved denne aftale.

#### Artikel 9

##### Statistikker

1. Hver part fremlægger de statistikker for den anden part, der er påkrævet i henhold til nationale love og forskrifter, og efter anmodning andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan kræves med henblik på at gennemgå driften af luftfartstjenesterne.

2. Parterne samarbejder inden for rammerne af Det Fælles Udvalg med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge lufttrafikkens operationer.

#### Artikel 10

##### Forbrugerinteresser

1. Hver part anerkender betydningen af at beskytte forbrugernes interesser og kan, på et ikke-diskriminerende grundlag, træffe, eller kræve at luftfartsselskaberne træffer, rimelige og relevante foranstaltninger vedrørende følgende spørgsmål, som omfatter, men ikke er begrænset til:

- a) krav om sikkerhed for lån ydet til luftfartsselskaber
- b) initiativer vedrørende godtgørelse ved boardingafvisning
- c) tilbagebetaling til passagerer
- d) offentliggørelse af identiteten af det luftfartsselskab, der faktisk driver luftfartøjet

e) finansiel situation for egne luftfartsselskaber

f) ansvarsforsikring i tilfælde af passagerers tilskadekomst, og

g) fastsættelse af tilgængelighedsforanstaltninger.

2. Parterne tilstræber at konsultere hinanden inden for rammerne af Det Fælles Udvalg om anliggender af forbrugerinteresse, herunder planlagte foranstaltninger, med henblik på at opnå kompatible tilgange i muligt omfang.

#### Artikel 11

##### Tilgængelighed til lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

1. Hver part sikrer, at lufthavne, luftfartsselskaber, flyvekontrolltjenester, luftfartstjenester, sikkerhedsbeskyttelse af civilluftfarten, groundhandling og andre dermed forbundne faciliteter og tjenester, der ydes på dens territorium, står til disposition, så de kan benyttes af den anden parts luftfartsselskaber uden forskelsbehandling i forbindelse med fastlæggelsen af fartplaner.

2. Parterne træffer så vidt muligt alle relevante foranstaltninger for at sikre effektiv adgang til faciliteter og tjenester under iagttagelse af retlige, operationelle og fysiske begrænsninger og på grundlag af rimelig og lige adgang samt gennemsigtighed med hensyn til procedurerne for opnåelse af adgang.

3. Hver part sikrer, at dens procedurer, retningslinjer og forskrifter om forvaltning af afgang- og/eller ankomsttidspunkter, der finder anvendelse på lufthavne på dens territorium, gennemføres på en gennemsigtig og effektiv måde uden forskelsbehandling.

4. Hvis en af parterne mener, at den anden part overtræder bestemmelserne i denne artikel, kan den pågældende part orientere den anden part om dette og anmode om et samråd i henhold til artikel 17, stk. 4 (Det Fælles Udvalg).

#### Artikel 12

##### Gebyrer for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

1. Hver part sikrer, at brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.



2. Hver part sikrer, at brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavne, sikkerhedsbeskyttelse af civilluftfarten og dermed forbundne faciliteter og tjenester, er retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende, og at de er ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Disse afgifter kan afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester til rådighed til sikkerhedsbeskyttelse i lufthavne og på civilluftfartsområdet i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal ydes på et effektivt og økonomisk grundlag. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

3. Hver part opfordrer til høringer mellem de respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer på dens territorium og de luftfartsselskaber eller deres repræsentative organer, som benytter tjenesterne og faciliteterne, og de opfordrer de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og luftfartsselskaberne eller deres repræsentative organer til at udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2. Hver part opfordrer sine kompetente afgiftsopkrævende myndigheder til at give brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.

4. Ingen parter skal i procedurer til bilæggelse af tvister i henhold til artikel 21 (Bilæggelse af tvister) beskyldes for at overtræde en bestemmelse i denne artikel, medmindre:

- a) den pågældende part ikke foretager en fornyet vurdering af afgiften eller den praksis, der er emnet for den anden parts klage, inden for et rimeligt tidsrum, eller
- b) den pågældende part efter en sådan fornyet vurdering ikke gør alt, hvad den kan for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

### Artikel 13

#### Kommercielle rammebestemmelser

1. Hver part skal skabe retfærdige og lige muligheder for den anden parts luftfartsselskaber med henblik på at udøve lufttrafik i henhold til denne aftale.

#### Kapacitet

2. Hver part tillader den anden parts luftfartsselskaber at fastsætte frekvens og kapacitet for den lufttrafik, som den udøver i henhold til denne aftale på grundlag af luftfartsselskabernes kommercielle markedsovervejelser. Ingen af parterne må ensidigt begrænse trafikmængde, frekvens eller regelmæssighed for den pågældende tjeneste eller den eller de typer luftfartøjer, som anvendes af den anden parts luftfartsselskaber til driften, og de må heller ikke kræve aflevering af ruteplaner, programmer for charterflyvning eller driftsplaner for den anden parts luftfartsselskaber, medmindre det er påkrævet af tekniske, driftsmæssige eller miljømæssige (luftkvalitet og støj i lokalområdet) årsager på ensartede vilkår, som er i overensstemmelse med konventionens artikel 15.

#### Codesharing

3. a) Under iagttagelse af de lovgivningsmæssige krav, som parterne normalt hver især fastsætter for sådanne operationer, kan ethvert af den anden parts luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler med det formål at:
  - i) drive lufttrafik på de specificerede ruter ved at sælge transport under egne koder for flyruter, der benyttes af luftfartsselskaber i Canada eller medlemsstater og/eller tredjelande, og/eller en udbyder af overfladetransport på landjorden eller til søs fra et hvilket som helst land
  - ii) flyve under koden for ethvert andet luftfartsselskab, hvor dette andet luftfartsselskab har tilladelse fra en af parternes luftfartsmyndigheder til at udbyde transport under sin egen kode for flyruter, der benyttes af et af parternes luftfartsselskaber.
- b) En part kan kræve, at alle luftfartsselskaber, der er involveret i codesharing-ordninger, er i besiddelse af den relevante grundlæggende rutegodkendelse.
- c) En part må ikke tilbageholde tilladelser til codesharing af tjenester, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, litra a), nr. i), på det grundlag, at det luftfartsselskab, der benytter luftfartøjet, ikke har ret til at drive lufttrafik under andre luftfartsselskabers koder.
- d) Parterne skal kræve, at alle luftfartsselskaber i denne form for codesharing-ordninger sikrer, at passagererne er fuldt ud informeret om operatørens identitet og transportformen for hver delstrækning af rejsen.

#### Groundhandling

4. Hver part tillader, at den anden parts luftfartsselskaber, når de befinder sig på den pågældende parts territorium:

- a) på grundlag af gensidighed foretager deres egen groundhandling på det pågældende territorium og efter deres eget valg får ydet groundhandling-tjenester fuldt ud eller delvist af en tredjepart, der er godkendt af deres kompetente myndigheder til at yde sådanne tjenester, og
- b) yder groundhandling-tjenester for andre luftfartsselskaber, der flyver fra samme lufthavn, hvor disse er godkendt og i overensstemmelse med de gældende love og forskrifter.

5. Udøvelsen af rettighederne i stk. 4, litra a) og b), i denne artikel skal udelukkende være underlagt fysiske eller operationelle begrænsninger, der hovedsagelig skyldes hensyn til flyvesikkerhed eller beskyttelse af luftfartens sikkerhed. Enhver begrænsning skal gælde på samme måde for alle og på betingelser, der ikke er mindre gunstige end de mest gunstige betingelser, der gælder for ethvert luftfartsselskab i ethvert land, som er involveret i lignende international lufttrafik på det tidspunkt, hvor de pågældende begrænsninger pålægges.

Repræsentanter for luftfartsselskaber

6. Hver part tillader, at:

- a) den anden parts luftfartsselskaber på grundlag af gensidighed henter og opretholder på det pågældende territorium egne repræsentanter og erhvervs- og salgspersonale, teknisk og operationelt personale samt andre specialister, som måtte være påkrævet i forbindelse med deres tjenester
- b) disse personalekrav alt efter den anden parts luftfartsselskabers ønske opfyldes af deres eget personale eller ved anvendelse af ydelser fra andre organisationer, virksomheder eller luftfartsselskaber, der driver virksomhed på det pågældende territorium og har tilladelse til at yde disse tjenester for andre luftfartsselskaber, og
- c) den anden parts luftfartsselskaber etablerer repræsentationer på dens territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og varetage de dertil knyttede aktiviteter.

7. Hver part kræver, at repræsentanterne og de ansatte hos den anden parts luftfartsselskaber opfylder de pågældende love og forskrifter. I overensstemmelse med disse love og forskrifter:

- a) skal hver part med et minimum af forsinkelse udstede de nødvendige arbejdstilladelser, besøgsvisa eller andre lignende dokumenter til de repræsentanter og ansatte, hvortil der henvises i denne artikels stk. 6, og
- b) hver part skal endvidere lette og fremskynde godkendelsen af ethvert nyt krav til arbejdstilladelser for ansatte, der udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger halvfems (90) dage.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

8. Hver part tillader, at den anden parts luftfartsselskaber:

- a) sælger lufttransport på dens territorium direkte eller, efter luftfartsselskabernes ønske, gennem deres agenter og sælger transportydelser i egen valuta eller, efter luftfartsselskabernes ønske, i frit omsættelige valutaer fra andre lande, og enhver person skal frit kunne købe sådan transport i de valutaer, som accepteres af de pågældende luftfartsselskaber
- b) betaler lokale udgifter, herunder køb af brændstof, på dens territorium i den lokale valuta eller efter luftfartsselskabernes ønske i frit omsættelige valutaer og
- c) veksler og overfører til udlandet — efter anmodning — midler, der er opnået gennem normal drift. Denne veksling og pengeoverførsel skal være tilladt uden begrænsninger eller forsinkelser ved markedskursen for fremmed valuta på tidspunktet for indgivelse af anmodningen om overførsel og ikke være pålagt afgifter ud over de gebyrer for normal service, som bankerne opkræver for denne form for transaktioner.

Intermodale tjenester

9. Hver part tillader, at luftfartsselskaber, der driver:

- a) kombinerede passagertjenester, anvender overfladetransport på landjorden eller til søs i forbindelse med lufttrafikken. Disse former for transport kan ydes af luftfartsselskaberne gennem ordninger med overfladetransportører, eller luftfartsselskaberne kan vælge at foretage overfladetransporten selv,
- b) fragttjenester, anvender - uden begrænsninger i forbindelse med lufttrafikken - overfladetransport på landjorden eller til søs til fragt til eller fra ethvert punkt i parternes territorier eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter og herunder, hvor det er relevant, transporterer fragt under toldkontrol i henhold til de gældende love og forskrifter; adgang til lufthavnstoldregistrering og -faciliteter til at flytte fragt på landjorden eller i luften; og vælger at foretage deres egen overfladetransport af fragt under iagttagelse af nationale love og forskrifter om disse transportformer eller arrangerer transport gennem ordninger med andre overfladetransportører, herunder overfladetransport foretaget af luftfartsselskaber i ethvert andet land, og
- c) sådanne intermodale tjenester tilbyder kombineret luft- og overfladetransport til en samlet pris, forudsat at passagererne og befragterne ikke vildledes i forhold til omstændighederne ved transporten.

#### Prisfastsættelse

10. Parterne tillader, at priser fastsættes frit af luftfartsselskaberne på grundlag af fri og retfærdig konkurrence. Ingen part må træffe unilaterale foranstaltninger mod indførelse eller fortsættelse af en pris for international transport til eller fra sit territorium.

11. Parterne kan ikke kræve, at priserne angives til luftfartsmyndighederne.

12. Parterne tillader, at luftfartsmyndighederne diskuterer anliggender som f.eks., men ikke begrænset til, priser, som kan være uretfærdige, urimelige eller diskriminerende.

#### Edb-reservationssystemer

13. Parterne opfylder kravene i deres respektive love og forskrifter angående driften af edb-reservationssystemer på deres territorier på et retfærdigt grundlag uden forskelsbehandling.

#### Franchising og branding

14. Parternes luftfartsselskaber må drive lufttrafik i henhold til denne aftale i medfør af en franchising- eller branding-ordning med virksomheder, herunder luftfartsselskaber, forudsat at det luftfartsselskab, der driver lufttrafikken, er i besiddelse af den relevante bemyndigelse vedrørende ruter, og at betingelserne i henhold til nationale love og forskrifter er opfyldt og godkendt af luftfartsmyndighederne.

#### Wet Leasing

15. Med henblik på at drive lufttrafik i henhold til denne aftale, forudsat at det luftfartsselskab, der driver den pågældende lufttrafik, og operatøren for luftfartsselskabets luftfartøj under denne ordning er i besiddelse af de relevante tilladelser, kan parternes luftfartsselskaber drive lufttrafik i henhold til denne aftale ved anvendelse af luftfartøjer og besætning fra andre luftfartsselskaber, herunder fra andre lande, under iagttagelse af luftfartsmyndighedernes godkendelse. Under iagttagelse af dette stykke kræves det ikke af luftfartsselskaber, der ejer luftfartøjet, at de skal have relevant godkendelse vedrørende ruter.

#### Charterfly/luftfartøjer, der ikke flyver i fast rutefart

16. Bestemmelserne i artikel 4 (Investeringer), artikel 5 (Anvendelse af lovgivning), artikel 6 (Civil flyvesikkerhed (Safety)), artikel 7 (Beskyttelse af civilluftfartens sikkerhed (Security)), artikel 8 (Told og afgifter), artikel 9 (Statistikker), artikel 10 (Forbrugerinteresser), artikel 11 (Tilgængelighed til lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester), artikel 12 (Afgifter for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester), artikel 13 (Kommercielle rammebestemmelser), artikel 14

(Konkurrencevilkår), artikel 15 (Lufttrafikstyring), artikel 17 (Det Fælles Udvalg) og artikel 18 (Miljø) i aftalen finder både anvendelse på charterfly og andre luftfartøjer, som ikke flyver i fast rutefart, og som benyttes af en af parternes luftfartsselskaber til eller fra den anden parts territorium.

17. Ved udstedelse af de anmodede tilladelser og godkendelser til et luftfartsselskab efter modtagelse af ansøgninger om at benytte charterfly og andre luftfartøjer, der ikke flyver i fast rutefart, skal parterne handle med et minimum af procedurermæssig forsinkelse.

#### Artikel 14

### Konkurrencevilkår

1. Parterne anerkender, at det er deres fælles målsætning at skabe retfærdige konkurrencevilkår med henblik på drift af lufttrafik. Parterne anerkender, at luftfartsselskaber er mest tilbøjelige til at drive retfærdig konkurrencepraksis, hvis de pågældende luftfartsselskaber opererer på fuldt ud kommercielt grundlag og ikke er statsstøttet. De anerkender, at anliggender som f.eks., men ikke begrænset til, de betingelser, hvorunder luftfartsselskaber er privatiseret, fjernelse af konkurrenceforvridende støtte og ligelig adgang uden forskelsbehandling til lufthavnsfaciliteter og -tjenester og til edb-reservationssystemer er vigtige faktorer for at opnå retfærdige konkurrencevilkår.

2. Hvis en af parterne finder, at der er betingelser i den anden parts territorium, som vil påvirke konkurrencevilkårene og den pågældende parts luftfartsselskabers drift af lufttrafik negativt, kan den pågældende part fremlægge sine bemærkninger til den anden part. Den kan endvidere anmode om et møde i Det Fælles Udvalg. Parterne accepterer, at den grad, hvormed aftalens målsætninger forbundet med konkurrencevilkårene kan undergraves gennem støtte eller anden indgriben, er et legitimt emne til drøftelse i Det Fælles Udvalg.

3. Spørgsmål, der eventuelt rejses i forbindelse med denne artikel, omfatter, men er ikke begrænset til, kapitaltilførsler, krydssubsidiering, tilskud, garantier, ejerskab, skattelempelse eller skattefritagelse, beskyttelse imod konkurs eller forsikring fra ethvert regeringsorgan. Under iagttagelse af stk. 4 i denne artikel kan en part efter at have underrettet den anden part henvende sig til de ansvarlige regeringsorganer på den anden parts territorium, herunder organer på statsligt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel.

4. Parterne anerkender samarbejdet mellem deres respektive konkurrencemyndigheder som fastsat i aftalen mellem Canadas regering og Det Europæiske Fællesskab om anvendelsen af begge parter konkurrencelovgivning, udfærdiget i Bonn den 17. juni 1999.

5. Hvis en af parterne efter samråd i Det Fælles Udvalg mener, at forholdene, hvortil der henvises i denne artikel, stk. 2, stadig er gældende og sandsynligvis vil resultere i betydelige negative konsekvenser for den pågældende parts luftfartsselskab/luftfartsselskaber, kan den pågældende part træffe foranstaltninger. En part kan i henhold til afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg træffe foranstaltninger i henhold til dette stykke enten fra gennemførelsen af procedurer og kriterier fra Det Fælles Udvalgs side med henblik på gennemførelse af sådanne foranstaltninger eller efter et år fra den dato, fra hvilken denne aftale anvendes midlertidigt af parterne eller træder i kraft, alt efter hvilket tidspunkt der indtræffer først. Enhver foranstaltning i henhold til dette stykke skal være relevant og begrænset med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det, der er strengt nødvendigt. Foranstaltningen skal udelukkende være rettet imod det organ, der drager fordel af de forhold, hvortil der henvises i stk. 2, og skal gælde, uden at dette berører hver parts ret til at træffe foranstaltninger i henhold til artikel 21 (Bilæggelse af tvister).

#### Artikel 15

##### Luftrafikstyring

Parterne samarbejder om tilsyn med flyvesikkerheden og politiske spørgsmål forbundet med luftrafikstyring med henblik på at optimere den generelle effektivitet, mindske omkostningerne og øge de eksisterende systemers sikkerhed og kapacitet. Parterne tilskynder deres luftfartstjenester til fortsat at samarbejde om interoperabilitet for yderligere at integrere begge siders systemer, hvor det er muligt, mindske luftfartens miljøpåvirkninger og udveksle oplysninger, hvor det er relevant.

#### Artikel 16

##### Forlængelse af udpegninger og tilladelser

1. Ethvert luftfartsselskab fra Canada eller en medlemsstat, der er i besiddelse af en gyldig udpegnings fra sin respektive regering i henhold til en lufttransportaftale med Canada, der er afløst af denne aftale, skal opfattes som et luftfartsselskab, udpeget til at drive lufttrafik.

2. Ethvert luftfartsselskab i Canada eller en medlemsstat, der er i besiddelse af en licens eller tilladelse udstedt af en af parternes luftfartsmyndigheder til at drive lufttrafik på datoen for denne aftales ikrafttræden, skal efter udstedelse af en ny eller ændret licens eller tilladelse i henhold til denne aftale fortsat have alle bemyndigelser i henhold til den pågældende licens eller tilladelse samt bemyndigelse til at drive lufttrafik som fastsat i denne aftale.

3. Intet i denne artikel skal være til hinder for, at et luftfartsselskab hos en part, som ikke er nævnt i denne artikels stk. 1 eller 2, udpeges eller gives tilladelse til at drive lufttrafik.

#### Artikel 17

##### Det Fælles Udvalg

1. Parterne nedsætter herved et udvalg, der består af repræsentanter for parterne (herefter benævnt »Det Fælles Udvalg«).

2. Det Fælles Udvalg fastlægger, hvilke luftfartsmyndigheder og andre kompetente myndigheder, der forekommer med henblik på anliggender, der er omfattet af denne aftale, og letter kontakten mellem dem.

3. Det Fælles Udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. Hver part kan anmode om, at der indkaldes til møde.

4. En part kan endvidere anmode om et møde i Det Fælles Udvalg med henblik på at drøfte spørgsmål om fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale og forsøge at afhjælpe eventuelle betænkeligheder, som den anden part tager op. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, men senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre parterne fastsætter andet.

5. Det Fælles Udvalg træffer beslutninger, hvor det er udtrykkeligt fastsat i aftalen.

6. Det Fælles Udvalg fremmer samarbejde blandt parterne og kan overveje ethvert spørgsmål i relation til denne aftales anvendelse eller gennemførelse, herunder, men ikke begrænset til:

- a) undersøgelse af markedsvilkår, der påvirker lufttrafikken i henhold til denne aftale
- b) udveksling af oplysninger, herunder rådgivning om ændringer af nationale love og politikker, der påvirker aftalen
- c) overvejelse af eventuelle områder, hvor aftalen kan udbygges, herunder henstillinger om ændring af aftalen
- d) henstilling om betingelser, procedurer og ændringer, der er påkrævet, for at nye medlemsstater kan blive parter i denne aftale, og
- e) drøftelse af spørgsmål forbundet med investeringer, ejerskab og kontrol og bekræftelse af, at betingelserne for en gradvis åbning af trafikrettigheder som fastsat i bilag 2 i denne aftale er opfyldt.

7. Det Fælles Udvalg udvikler samarbejde og afhjælper udveksling af synspunkter på ekspertplan om ny lovgivning eller lovgivningsmæssige initiativer.

8. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.

9. Alle beslutninger i Det Fælles Udvalg træffes med enstemmighed.

*Artikel 18***Miljø**

1. Parterne erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik.

2. Uden at dette berører parternes rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret og konventionen har hver part inden for sin egen suveræne jurisdiktion ret til at træffe relevante foranstaltninger for at løse de miljøproblemer, som lufttransport kan have, forudsat at disse foranstaltninger træffes uden skelnen til nationalitet.

3. Parterne er bevidste om, at omkostninger og fordele ved foranstaltninger til miljøbeskyttelse må afvejes nøje ved udviklingen af international luftfartspolitik. Når en part overvejer forslag til miljøforanstaltninger, bør den vurdere, om udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i denne aftale har negative virkninger, og hvis sådanne foranstaltninger vedtages, bør parten foretage det fornødne for at afbøde eventuelle negative virkninger.

4. Parterne anerkender betydningen af at arbejde sammen og inden for rammerne af multilaterale drøftelser overveje luftfartens konsekvenser for miljøet og økonomien og sikre, at afhjælpende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med aftalens målsætninger.

5. Når der træffes miljøforanstaltninger, skal de følge de miljøstandarder for luftfart, som er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart i bilagene til konventionen, undtagen hvor der er givet underretning om forskelle.

6. Parterne tilstræber at konsultere hinanden om miljøspørgsmål, herunder planlagte foranstaltninger, der sandsynligvis vil have stor betydning for den internationale lufttrafik, der er omfattet af aftalen, med henblik på så vidt muligt at opnå kompatible tilgange. Samrådene indledes inden for 30 dage efter modtagelse af en sådan anmodning og enhver anden periode, der er fastsat i fællesskab.

*Artikel 19***Arbejdsmarkedsforhold**

1. Parterne anerkender betydningen af at overveje virkningerne af aftalen om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår.

2. Hver af parterne kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 17 for at drøfte arbejdsmarkedsforhold, jf. denne artikels stk. 1.

*Artikel 20***Internationalt samarbejde**

Parterne kan i henhold til artikel 17 rejse spørgsmål over for Det Fælles Udvalg, der er forbundet med:

- a) Luftfartsorganisationer og internationale organisationer,
- b) eventuel udvikling i forholdet mellem parterne og andre lande inden for lufttransport, og
- c) tendenser i bilaterale eller multilaterale ordninger

herunder, hvor det er muligt, forslag om udvikling af samordnede holdninger på disse områder.

*Artikel 21***Bilægelse af tvister**

1. Hvis der opstår tvister mellem parterne i forbindelse med fortolkning eller anvendelse af aftalen, skal de først og fremmest forsøge at løse problemerne gennem formelle samråd inden for Det Fælles Udvalg. Disse formelle samråd indledes hurtigst muligt og uanset artikel 17, stk. 4, inden for højst 30 dage fra datoen for den ene parts modtagelse af den anden parts skriftlige anmodning under henvisning til denne artikel, medmindre andet er fastsat af parterne.

2. Hvis tvisten ikke kan bilægges inden for 60 dage efter modtagelse af anmodningen om formelle samråd, kan den henvises til en person eller et organ med henblik på afgørelse efter parternes samtykke. Hvis parterne ikke kan enes om en aftale herom, henvises tvisten efter anmodning fra en af parterne til voldgift i en voldgiftsret med tre voldgiftsmænd i overensstemmelse med nedenstående procedure.

3. Inden for 30 dage fra modtagelsen af en anmodning om voldgift udpeger hver part i tvisten en uafhængig voldgiftsmand. Den tredje voldgiftsmand udpeges inden for en periode på 45 dage efter aftale mellem de to voldgiftsmænd, der er udpeget af parterne. Hvis en af parterne ikke udpeger en voldgiftsmand inden for den specificerede periode, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke er udpeget inden for den specificerede periode, kan hver af parterne anmode formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad der er relevant. Hvis formanden er af samme nationalitet som en af parterne, skal den øverste næstformand, der ikke er diskvalificeret på dette grundlag, foretage udpegningen. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredjeland, handle som formand for voldgiftsretten og fastsætte, hvor voldgiften skal finde sted.

4. Voldgiftsretten fastlægger sin egen forretningsorden og tidsfrist for processen.

5. Efter anmodning fra en af parterne kan voldgiftsretten anmode den anden part om at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger frem til voldgiftsrettens endelige afgørelse.

6. Voldgiftsretten skal forsøge at fremlægge en skriftlig afgørelse inden for 180 dage fra modtagelsen af en anmodning om voldgift. Voldgiftsretten træffer en flertalsafgørelse.

7. Hvis voldgiftsretten beslutter, at aftalens bestemmelser er overtrådt, og den ansvarlige part ikke ophører med overtrædelsen og iværksætter afhjælpende foranstaltninger eller ikke når til enighed med tvistens anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning inden 30 dage efter meddelelsen af voldgiftsrettens afgørelse, kan den anden part suspendere anvendelsen af tilsvarende fordele i medfør af denne aftale, indtil tvisten er bilagt.

8. Voldgiftsrettens udgifter deles ligeligt mellem parterne i tvisten.

9. Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne samarbejder om anvendelsen af denne artikel.

#### Artikel 22

##### Ændring

Enhver ændring til denne aftale kan besluttes af parterne i fællesskab efter samråd afholdt i overensstemmelse med denne aftales artikel 17 (Det Fælles Udvalg). Ændringer træder i kraft i overensstemmelse med betingelserne i artikel 23 (Ikrafttrædelse og midlertidig anvendelse).

#### Artikel 23

##### Ikrafttræden og midlertidig anvendelse

1. Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen for den sidste diplomatiske note, hvor parterne bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. Med henblik på gennemførelsen af denne udveksling udpeger Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union. Canada fremsender til Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union de(n) diplomatiske note(r) til Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, og Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union fremsender til Canada de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater. Den eller de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer, der er nødvendige for aftalens ikrafttræden, er afsluttet.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel er parterne enige om at anvende aftalen midlertidigt, jf. bestemmelserne i parternes nationale lovgivning, fra den første dag i måneden efter datoen for den seneste note, hvori parterne meddeler hinanden, at de relevante nationale procedurer for den midlertidige anvendelse af aftalen er afsluttet.

#### Artikel 24

##### Ophør

Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om at bringe aftalen til ophør. Denne meddelelse fremsendes samtidig til Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat. Aftalen ophører tolv måneder efter, at den anden part har modtaget opsigelsen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage, inden denne periode er udløbet. Hvis den anden part ikke har anerkendt modtagelsen af meddelelsen, opfattes meddelelsen som modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat har modtaget meddelelsen.

#### Artikel 25

##### Registrering af aftalen

Denne aftale og enhver ændring heri registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat efter ikrafttrædelsen, jf. artikel 102 i de Forenede Nationers Pagt. Den anden part orienteres om registreringen, så snart denne er blevet bekræftet af Organisationen for International Civil Luftfart og De Forenede Nationers sekretariater.

#### Artikel 26

##### Forhold til andre aftaler

1. Hvis parterne tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international mellemstatslig organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, i hvilket omfang denne aftale påvirkes af bestemmelserne i den multilaterale aftale eller beslutning, og om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

2. I perioden for den midlertidige anvendelse i henhold til aftalens artikel 23, stk. 2, (Ikrafttrædelse og midlertidig anvendelse) suspenderes bilaterale aftaler som angivet i denne aftales bilag 3, undtagen i det omfang, der er angivet i aftalens bilag 2. Efter ikrafttrædelse i henhold til denne aftales artikel 23, stk. 1, afløser denne aftale de relevante bestemmelser i de bilaterale aftaler som angivet i aftalens bilag 3, undtagen i det omfang, der er angivet i aftalens bilag 2.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil, undertegnet denne aftale.

UDEÆRDIGET i to eksemplarer i Bruxelles den syttende december 2009 på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



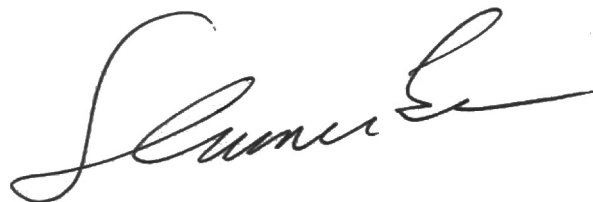
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България



Za Českou republiku



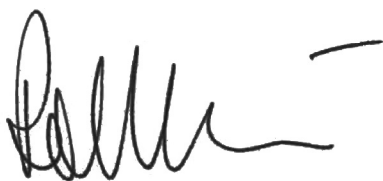
På Kongeriget Danmarks vegne



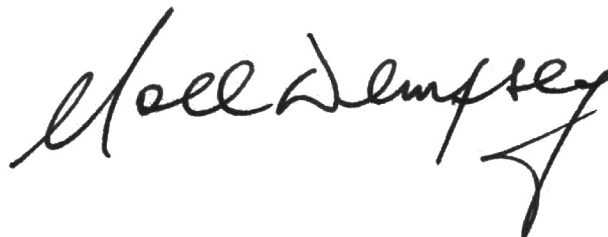
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana





Για την Κυπριακή Δημοκρατία



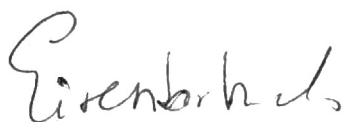
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



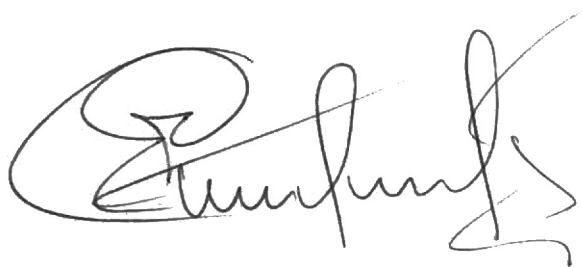
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



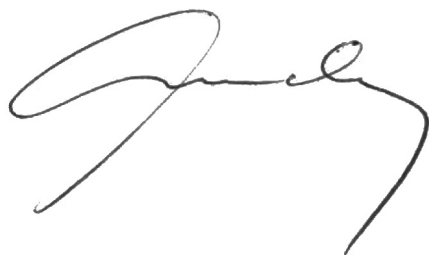
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly curved strokes that resemble a stylized 'S' or a series of parallel lines.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, featuring a prominent, sweeping curve that starts from the left and ends with a long, horizontal tail on the right.

Suomen tasavallan puolesta

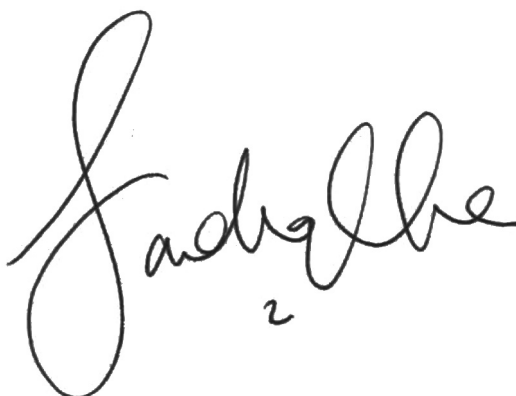
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, with a large, bold initial 'A' followed by several connected, flowing letters.

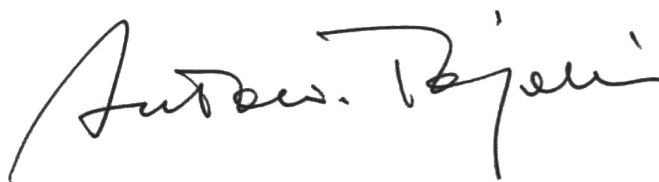
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized 'O' followed by several connected, flowing letters.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност  
Por la Comunidad Europea  
Za Evropské společenství  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Euroopa Ühenduse nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
For the European Community  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Eiropas Kopienas vārdā  
Europos bendrijos vardu  
az Európai Közösség részéről  
Għall-Komunità Ewropea  
Voor de Europese Gemeenschap  
W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
Pela Comunidade Europeia  
Pentru Comunitatea Europeană  
Za Európske spoločenstvo  
Za Evropsko skupnost  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar



For Canada  
Pour le Canada



—

## BILAG 1

## RUTEPLAN

1. For så vidt angår denne aftales artikel 2, stk. 1, litra c), tillader hver part, at den anden parts luftfartsselskaber driver luftrafik på de ruter, der er specificeret nedenfor:

a) For Canadas luftfartsselskaber:

forudliggende destinationer — destinationer i Canada — mellemliggende destinationer - destinationer i og inden for medlemsstater - efterfølgende destinationer

b) For Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber:

forudliggende destinationer — destinationer i medlemsstater — mellemliggende destinationer - destinationer i og inden for Canada - efterfølgende destinationer

2. Parternes luftfartsselskaber kan for alle flyvninger frit vælge at:

a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger

b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj

c) betjene forudliggende, mellemliggende og efterfølgende destinationer samt destinationer i parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge

d) undlade landing på én eller flere destinationer

e) overføre trafik fra et luftfartøj til et andet luftfartøj uden begrænsning angående ændring i type eller antal luftfartøjer, der anvendes på enhver destination

f) betjene destinationer længere borte end destinationer på dets eget territorium uden at skifte flytype eller ændre rutenummer og udbyde og reklamere for disse tjenester til offentligheden som gennemgående tjenester

g) gøre ophold på enhver destination på eller uden for parternes territorium

h) befordre transittrafik ved mellemliggende destinationer og destinationer på den anden parts territorium

i) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse, og

j) yde tjenester gennem codesharing i overensstemmelse med denne aftales artikel 13, stk. 3 (Kommercielle rammebestemmelser)

uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale.

---

## BILAG 2

## ORDNINGER VEDRØRENDE DISPONIBLE RETTIGHEDER

## AFSNIT 1

**Begge parters ejerskab og kontrol af luftfartsselskaber**

1. Uanset artikel 4 (Investeringer) er det tilladt for statsborgere hos alle andre parter at eje en parts luftfartsselskaber på grundlag af gensidighed i det omfang, som er muligt i henhold til Canadas nationale love og forskrifter for udenlandske investeringer i luftfartsselskaber.
2. Uanset aftalens artikel 3, stk. 2, litra c), (Udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse) og artikel 4 (Investeringer) anvendes følgende bestemmelse med hensyn til ejerskab og kontrol af luftfartsselskaber i stedet for artikel 3, stk. 2, litra c) (Udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse), indtil andet er angivet i de love og forskrifter, hvortil der henvises i dette bilags afsnit 2, stk. 2, litra c) og d):

»for så vidt angår luftfartsselskaber udpeget i Canada, en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af luftfartsselskabet indehaves af canadiske statsborgere, luftfartsselskabet er godkendt som et canadisk luftfartsselskab, og luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Canada; at for så vidt angår en medlemsstats luftfartsselskaber, en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af luftfartsselskabet indehaves af statsborgere i en medlemsstat, Island, Liechtenstein, Norge eller Schweiz, luftfartsselskabet er godkendt som et EF-luftfartsselskab, og luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i en medlemsstat«.

## AFSNIT 2

**Gradvis adgang til disponible trafikrettigheder**

1. Under udøvelse af de trafikrettigheder, der er fastsat i punkt 2 i dette afsnit, omfattes parternes luftfartsselskaber af den operationelle fleksibilitet i henhold til punkt 2 i bilag 1.
2. Uanset de trafikrettigheder, der er fastsat i denne aftales bilag 1:
  - a) gælder følgende rettigheder, når det i henhold til begge parters nationale love og forskrifter er tilladt for andre parters statsborgere at eje og kontrollere op til højst 25 % af stemmerettighederne i deres luftfartsselskaber:
    - i) for kombinerede passagertjenester og fragttjenester for canadiske luftfartsselskaber retten til at levere international transport mellem enhver destination i Canada og enhver destination i medlemsstaterne; for luftfartsselskaber i Fællesskabet retten til at udøve lufttrafik mellem enhver destination i medlemsstaterne og enhver destination i Canada. For kombinerede passagertjenester og fragttjenester for en af parternes luftfartsselskaber derudover retten til at levere international transport til og fra destinationer i tredjelande via enhver destination på den pågældende parts territorium med eller uden udskiftning af luftfartøj eller rutenummer og til at udbyde og reklamere for de pågældende tjenester til offentligheden som gennemgående tjenester
    - ii) for fragttjenester for begge parters luftfartsselskaber retten til at levere international transport mellem den anden parts territorium og destinationer i tredjelande sammen med tjenester mellem destinationer på den pågældende parts territorium og destinationer på den anden parts territorium
    - iii) for kombinerede passagertjenester og rene fragttjenester for begge parters luftfartsselskaber driftsrettigheder, der er fastsat i bilaterale lufttrafikaftaler mellem Canada og medlemsstater som angivet i afsnit 1 i bilag 3, og driftsrettigheder i ordninger, der blev anvendt mellem Canada og de enkelte medlemsstater som specificeret i afsnit 2 i bilag 3. Med hensyn til rettigheder ud over den femte frihedsrettighed specificeret i dette punkt finder alle begrænsninger ud over geografiske begrænsninger, begrænsninger for antallet af destinationer og specificerede frekvensbegrænsninger ikke længere anvendelse, og
    - iv) for at øge retssikkerheden skal rettighederne i underpunkt i) og ii) ovenfor være gældende, hvor der ikke eksisterer en bilateral aftale eller ordning på datoen for en midlertidig anvendelse eller ikrafttrædelsen af denne aftale, eller hvor rettighederne i en aftale, der var gældende umiddelbart inden en midlertidig anvendelse eller ikrafttrædelsen af denne aftale, ikke er så liberale som rettighederne i underpunkt i) og ii) ovenfor.

- b) gælder følgende rettigheder ud over rettighederne i underpunkt 2, litra a), når det i henhold til begge parter nationale love og forskrifter er tilladt for den anden parts statsborgere at eje og kontrollere højst 49 % af stemmerettighederne for i deres luftfartsselskaber:
- i) for kombinerede passagertjenester for begge parter luftfartsselskaber skal den femte frihedsrettighed være gældende ved enhver mellemliggende destination og for canadiske luftfartsselskaber mellem enhver destination i medlemsstaterne og enhver destination i andre medlemsstater, forudsat at tjenesten for canadiske luftfartsselskaber omfatter en destination i Canada og for luftfartsselskaber i Fællesskabet omfatter en destination i en medlemsstat
  - ii) for kombinerede passagertjenester for Canadas luftfartsselskaber skal den femte frihedsrettighed være gældende mellem enhver destination i medlemsstaterne og enhver destination i Marokko, Schweiz, Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og andre medlemmer af det fælles europæiske luftfartsområde, og
  - iii) for fragttjenester for en af parternes luftfartsselskaber, uden et krav om at betjene en destination i den pågældende parts territorium, retten til at levere international transport mellem destinationer i den anden parts territorium og destinationer i tredjelande.
- c) gælder følgende rettigheder ud over punkt 2, litra a) og b), når det i henhold til begge parter nationale love og forskrifter er tilladt for den anden parts statsborgere at etablere et luftfartsselskab på deres territorier med henblik på indenrigs og international lufttrafik og i medfør af artikel 17, stk. 5, stk. 6, litra e), og stk. 9 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale:
- i) for passagerkombinationstjenester for begge parter luftfartsselskaber skal den femte frihedsrettighed være gældende for enhver destination uden frekvensbegrænsninger.
- d) gælder bestemmelserne i bilag 2 ikke længere, og bilag 1 finder anvendelse, når det i henhold til begge parter nationale love og forskrifter er tilladt for den anden parts statsborgere fuldt ud at eje og kontrollere deres luftfartsselskaber, og begge parter tillader fuld anvendelse af bilag 1 i medfør af i artikel 17, stk. 5, stk. 6, litra e), og stk. 9 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale og i medfør af en bekræftelse fra parterne gennem deres respektive procedurer.
-

## BILAG 3

## BILATERALE AFTALER MELLEM CANADA OG MEDLEMSSTATERNE I DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

## AFSNIT 1

De følgende bilaterale aftaler mellem Canada og medlemsstaterne suspenderes eller afløses af denne aftale, som fastsat i aftalens artikel 26:

- a) Republikken Østrig: Aftale mellem Canadas regering og den østrigske regering om lufttransport, undertegnet den 22. juni 1993.
- b) Kongeriget Belgien: Aftale mellem Canadas regering og Belgiens regering om lufttransport, undertegnet den 13. maj 1986.
- c) Den Tjekkiske Republik: Aftale mellem Canadas regering og Den Tjekkiske Republiks regering om lufttransport, undertegnet den 13. marts 1996. Udveksling af noter til ændring af aftalen, undertegnet den 28. april 2004 og den 28. juni 2004.
- d) Kongeriget Danmark: Aftale mellem Canada og Danmark om lufttrafiktjenester mellem de to lande, undertegnet den 13. december 1949. Udveksling af noter mellem Canada og Danmark vedrørende den lufttrafikaftale, der blev undertegnet mellem de to lande i Ottawa den 13. december 1949, undertegnet den 13. december 1949. Udveksling af noter mellem Canada og Danmark om ændring af aftalen om lufttrafiktjenester af 1949, undertegnet den 16. maj 1958.
- e) Republikken Finland: Aftale mellem Canadas regering og Finlands regering om lufttrafiktjenester mellem og ud over deres respektive territorier, undertegnet den 28. maj 1990. Udveksling af noter, der udgør en aftale om ændring af aftalen mellem Canadas regering og Finlands regering om lufttrafiktjenester mellem og ud over deres respektive territorier, udfærdiget i Helsingfors den 28. maj 1990 og undertegnet den 1. september 1999.
- f) Den Franske Republik: Lufttransportaftale mellem Canadas regering og Den Franske Republiks regering, undertegnet den 15. juni 1976. Udveksling af noter mellem Canadas regering og Den Franske Republiks regering om ændring af lufttransportaftalen, der blev undertegnet i Paris den 15. juni 1976, undertegnet den 21. december 1982.
- g) Forbundsrepublikken Tyskland: Lufttransportaftale mellem Canadas regering og Forbundsrepublikken Tysklands regering, undertegnet den 26. marts 1973. Udveksling af noter mellem Canadas regering og Forbundsrepublikken Tysklands regering til ændring af lufttransportaftalen, der blev undertegnet i Ottawa den 26. marts 1973, undertegnet den 16. december 1982 og den 20. januar 1983.
- h) Den Helleniske Republik: Aftale mellem Canadas regering og Den Helleniske Republiks regering om lufttransport, undertegnet den 20. august 1984. Udveksling af noter, der udgør en aftale mellem Canadas regering og Den Helleniske Republiks regering om ændring af lufttransportaftalen, der blev udfærdiget i Toronto den 20. august 1984, undertegnet den 23. juni 1995 og den 19. juli 1995.
- i) Republikken Ungarn: Aftale mellem Canadas regering og Republikken Ungarns regering om lufttransport, undertegnet den 7. december 1998.
- j) Irland: Aftale mellem Canada og Irland om lufttrafiktjenester mellem de to lande, undertegnet den 8. december 1947. Udveksling af noter (19. april og 31. maj 1948) mellem Canada og Irland om ændring af aftalen om lufttrafiktjenester mellem de to lande, undertegnet den 31. maj 1948. Udveksling af noter mellem Canada og Irland, der udgør en aftale om ændring af bilaget til lufttrafikaftalen af 8. august 1947, undertegnet den 9. juli 1951. Udveksling af noter mellem Canada og Irland om ændring af lufttrafikaftalen af 8. august 1947 mellem de to lande, undertegnet den 23. december 1957.
- k) Den Italienske Republik: Aftale mellem Canada og Italien om lufttrafiktjenester, undertegnet den 2. februar 1960. Udveksling af noter mellem Canadas regering og Republikken Italiens regering, der udgør en aftale om ændring af aftalen om lufttrafiktjenester som specificeret i den godkendte protokol af 28. april 1972, undertegnet den 28. august 1972.



- l) Kongeriget Nederlandene: Aftale mellem Canadas regering og Kongeriget Nederlandenes regering om lufttransport, undertegnet den 2. juni 1989. Udveksling af noter mellem Canadas regering og Kongeriget Nederlandenes regering, der udgør en aftale om ændring vedrørende driften af ikke-regelmæssig flyvning (charterflyvning), undertegnet den 2. juni 1989.
- m) Republikken Polen: Lufttransportaftale mellem Canadas regering og Folkerepublikken Polens regering, undertegnet den 14. maj 1976. Udveksling af noter, der udgør en aftale, mellem Canadas regering og Folkerepublikken Polens regering vedrørende artikel IX, XI, XIII og XV i lufttransportaftalen, der blev undertegnet den 14. maj 1976, undertegnet samme dag.
- n) Den Portugisiske Republik: Aftale mellem Canadas regering og Portugals regering om lufttrafik tjenester mellem de canadiske og portugisiske territorier, undertegnet den 25. april 1947. Udveksling af noter mellem Canadas regering og Republikken Portugals regering om ændring af afsnit 3 og 4 i bilaget til aftalen om lufttrafik tjenester mellem de to lande, der blev undertegnet i Lissabon den 25. april 1947, undertegnet den 24. og 30. april 1957. Udveksling af noter mellem Canada og Portugal om ændring af afsnit 7 i bilaget til aftalen om lufttrafik tjenester mellem de to lande, undertegnet den 5. og den 31. marts 1958.
- o) Rumænien: Aftale mellem Canadas regering og Den Socialistiske Republik Rumæniens regering om civil lufttransport, undertegnet den 27. oktober 1983.
- p) Kongeriget Spanien: Aftale mellem Canadas regering og Spaniens regering om lufttransport, undertegnet den 15. september 1988.
- q) Kongeriget Sverige: Aftale mellem Canada og Sverige om lufttrafik tjenester mellem de canadiske og svenske territorier, undertegnet den 27. juni 1947. Udveksling af noter mellem Canada og Sverige om supplerende af aftalen om lufttrafik tjenester mellem de canadiske og svenske territorier, undertegnet den 27. og 28. juni 1947. Udveksling af noter mellem Canada og Sverige om ændring af aftalen af 1947 om lufttrafik tjenester, undertegnet den 16. maj 1958.
- r) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland: Aftale mellem Canadas regering og regeringen i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om lufttrafik tjenester, undertegnet den 22. juni 1988.

## AFSNIT 2

Med henblik på bilag 2, afsnit 2, stilles følgende rettigheder til rådighed i overensstemmelse med underafsnit 2, litra a), nr. iii):

## Del 1 for Canadas luftfartsselskaber

I forbindelse med driften af kombinerede passagertjenester mellem Canada og individuelle medlemsstater og driften af rene fragttjenester har luftfartsselskaber fra Canada følgende rettigheder:

Medlemsstat	Trafikrettigheder
Bulgarien	Den femte frihedsrettighed skal være gældende for to punkter, som fastlægges senere, og som kan beflyves som mellemliggende og/eller efterfølgende punkter i forhold til Sofia.
Den Tjekkiske Republik	Den femte frihedsrettighed skal være gældende for op til fire punkter efter Canadas valg som mellemliggende eller efterfølgende punkter i forhold til Prag samt et yderligere punkt i Den Tjekkiske Republik.
Danmark	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem København og: a) Amsterdam og Helsinki eller b) Amsterdam og Moskva. Amsterdam kan beflyves som et mellemliggende eller efterfølgende punkt. Helsinki og Moskva beflyves som efterfølgende punkter.
Tyskland	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, kan udøves mellem mellemliggende punkter i Europa og punkter i Forbundsrepublikken Tyskland og mellem punkter i Forbundsrepublikken Tyskland og efterfølgende punkter.
Grækenland	Den femte frihedsrettighed skal være gældende for mellemliggende og/eller efterfølgende punkter i forhold til Athen og to yderligere punkter i Grækenland, dog kan punkter i Tyrkiet og Israel ikke indgå. Det samlede antal mellemliggende og/eller efterfølgende punkter, som kan beflyves på samme tidspunkt med den femte frihedsrettighed må ikke overstige fem, hvoraf højst fire må være mellemliggende punkter.
Irland	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem punkter i Irland og mellemliggende punkter og mellem punkter i Irland og efterfølgende punkter. For rene fragttjenester skal rettigheden være gældende til at udøve international transport mellem punkter i Irland og punkter i tredjelande uden et krav om at beflyve et punkt i Canada.

Medlemsstat	Trafikrettigheder
Italien	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem to mellemliggende punkter i Europa og Rom og/eller Milano. Mellemliggende punkter, hvor den femte frihedsrettighed er gældende, kan også belyves som efterfølgende punkter.
Polen	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Warszawa og to mellemliggende punkter i Europa, som Canada udvælger blandt de følgende: Bruxelles, København, Prag, Shannon, Stockholm, Wien og Zürich.
Portugal	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem punkter i Portugal og mellemliggende punkter og mellem punkter i Portugal og efterfølgende punkter i forhold til Portugal.
Spanien	Den femte frihedsrettighed for mellemliggende og efterfølgende punkter skal gælde: a) mellem Madrid og tre yderligere punkter i Spanien og punkter i Europa (undtagen for München, Danmark, Sverige, Norge, Italien og republikker i det tidligere Sovjetunionen), og b) mellem Madrid og et andet punkt i Spanien og punkter i Afrika og Mellemøsten, jf. ICAO's definition i dokument 9060-AT/723. Der må ikke udøves mere end 4 femte frihedsrettigheder på et givet tidspunkt.
Sverige	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Stockholm og: a) Amsterdam og Helsinki, eller b) Amsterdam og Moskva. Amsterdam kan belyves som et mellemliggende eller efterfølgende punkt. Helsinki og Moskva belyves som efterfølgende punkter.
Det Forenede Kongerige	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem punkter i Det Forenede Kongerige og mellemliggende punkter og mellem punkter i Det Forenede Kongerige og efterfølgende punkter. For rene fragtjenester skal rettigheden være gældende til at udøve international transport mellem punkter i Det Forenede Kongerige og punkter i tredjelande uden et krav om at belyve et punkt i Canada.

#### Del 2 for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber

I forbindelse med driften af kombinerede passagertjenester mellem individuelle medlemsstater og Canada og driften af rene fragtjenester har EF-luftfartsselskaber følgende rettigheder:

Medlemsstat	Trafikrettigheder
Belgien	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem Montreal og to efterfølgende punkter i Amerikas Forenede Stater beliggende øst for eller i Chicago og nord for eller i Washington D.C.
Bulgarien	Den femte frihedsrettighed kan udøves i et efterfølgende punkt i Amerikas Forenede Stater beliggende øst for eller i Chicago og nord for eller i Washington D.C. Der gælder ingen femte frihedsrettigheder, hvis Montreal og Ottawa belyves på samme rute (co-terminalisering). Der gælder ingen femte frihedsrettigheder for mellemliggende punkter.
Den Tjekkiske Republik	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Montreal og to efterfølgende punkter i Amerikas Forenede Stater beliggende nord for eller i Washington D.C. og øst for eller i Chicago.
Danmark	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Montreal og Chicago og mellem Montreal og Seattle. Chicago kan belyves som et mellemliggende eller efterfølgende punkt. Seattle kan kun belyves som et efterfølgende punkt.
Tyskland	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal alene være gældende mellem Montreal og et efterfølgende punkt i Florida. Alternativt skal trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, være gældende mellem Montreal og to efterfølgende punkter i den kontinentale del af Amerikas Forenede Stater med undtagelse af punkter i staterne Californien, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas og Washington.
Grækenland	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem Montreal og Boston eller mellem Montreal og Chicago eller efterfølgende Toronto til et punkt, som udvælges af Den Helleniske Republik, i Amerikas Forenede Stater med undtagelse af punkter i Californien, Texas og Florida.

Medlemsstat	Trafikrettigheder
Irland	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem punkter i Canada og mellemliggende punkter og mellem punkter i Canada og efterfølgende punkter. For rene fragttjenester skal rettigheden være gældende til at udøve international transport mellem punkter i Canada og punkter i tredjelande uden et krav om at beflyve et punkt i Irland.
Italien	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem to mellemliggende punkter i den nordøstlige del af Amerikas Forenede Stater (beliggende nord for eller i Washington og øst for eller i Chicago) og Montreal og/eller Toronto. Mellemliggende punkter, hvor den femte frihedsrettighed er gældende, kan også beflyves som efterfølgende punkter.
Polen	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Montreal og New York som et mellemliggende eller efterfølgende punkt.
Portugal	Trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed, skal være gældende mellem punkter i Canada og mellemliggende punkter og mellem punkter i Canada og efterfølgende punkter i forhold til Canada.
Spanien	Den femte frihedsrettighed for mellemliggende og efterfølgende punkter skal gælde: a) mellem Montreal og tre yderligere punkter i Canada og Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth og Houston og b) mellem Montreal og Mexico City. Der må ikke udøves mere end 4 femte frihedsrettigheder på et givet tidspunkt.
Sverige	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem Montreal og Chicago og mellem Montreal og Seattle. Chicago kan beflyves som et mellemliggende eller efterfølgende punkt. Seattle kan kun beflyves som et efterfølgende punkt.
Det Forenede Kongerige	Den femte frihedsrettighed skal være gældende mellem punkter i Canada og mellemliggende punkter og mellem punkter i Canada og efterfølgende punkter. For rene fragttjenester skal rettigheden være gældende til at udøve international transport mellem punkter i Canada og punkter i tredjelande uden et krav om at beflyve et punkt i Det Forenede Kongerige.

## AFSNIT 3

Uanset afsnit 1 i dette bilag gælder det for områder, som ikke er omfattet af definitionen af »territorium« i aftalens artikel 1, at aftalerne i litra d) Kongeriget Danmark, f) Den Franske Republik, l) Kongeriget Nederlandene og r) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, fortsat finder anvendelse under de pågældende betingelser.

---

**Erklæring fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater om lufttransportaftalen mellem EU og Canada, der skal fremsættes ved undertegnelsen af aftalen**

»Med hensyn til artikel 26, stk. 2, bekræfter Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, at sætningsleddet «skal bilaterale aftaler som angivet i bilag 3 suspenderes, undtagen i det omfang, der er angivet i bilag 2 »betyder, at de relevante bestemmelser i aftalen har forrang for de relevante bestemmelser i de gældende bilaterale aftaler som angivet i bilag 3.«

---

**Erklæring fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater om lufttransportaftalen mellem EU og Canada, der skal fremsættes ved undertegnelsen af aftalen**

»Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater gør det klart, at lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side, navnlig artikel 8, ikke giver mulighed for momsfrigørelse bortset fra importmoms og ikke afskærer medlemsstaterne fra at beskatte flybrændstof til indenlandske flyvninger og flyvninger inden for Fællesskabet i overensstemmelse med Rådets direktiv 2003/96/EF.«

---