Europaudvalget 2009
KOM (2009) 0062
Offentligt

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.2.2009
KOM(2009)62 endelig/3

2009/0018 (CNS)

CORRIGENDUM
Annule et remplace le document COM(2009)62 final/2 du 19.02.2009
Concerne uniquement la version DA (erreur au niveau de la page de couverture)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side

BEGRUNDELSE

1. Baggrunden for forslaget

- **Begrundelse og formål**

Lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side er forhandlet i medfør af et mandat udstedt af Rådet i oktober 2007. Luftfartstjenester mellem EU og Canada drives i øjeblikket på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og Canada. Disse bilaterale aftaler indeholder bestemmelser, som i henhold til EU-Domstolens afgørelse i november 2002 var uforenelige med fællesskabsretten. Det er derfor uhyre vigtigt, at der fastlægges nye rammer på fællesskabsplan for lufttrafikken mellem EU og Canada. Aftalen repræsenterer en vidtrækkende aftale og omfatter gradvis indfasning af trafikrettigheder og investeringsmuligheder. Aftalen vil hermed opfylde Fællesskabets retlige krav og medføre betydelige umiddelbare fordele for passagerer og befragtere, som benytter de transatlantiske ruter.

- **Generel baggrund**

Forhandlingsmandatet tager sigte på etablering af et åbent lufttransportrum mellem EU og Canada. Det vil skabe et indre marked for lufttransport mellem EU og Canada med fri bevægelighed for investeringer, hvor europæiske og canadiske luftfartsselskaber vil kunne udøve lufttrafik uden begrænsninger, herunder på begge parters hjemmemarkeder. Hvis mandatet skal omsættes fuldt ud, forudsætter det væsentlige ændringer i Canadas lovgivning, navnlig for at fjerne de gældende retlige begrænsninger af udenlandsk ejerskab af og kontrol over canadiske luftfartsselskaber samt cabotage. Derfor anerkendes i mandatet udtrykkeligt muligheden for at gennemføre en aftale med en tilgang i faser.

Under forhandlingerne accepterede EU, at der ikke kunne opnås en fuld investeringsåbning i starten, men at der gradvis kunne skabes en åbning i forskellige faser i en overgangsperiode.

På grundlag af mandatets forhandlingsdirektiver og i tråd med konklusionerne fra topmødet mellem EU og Canada i oktober 2008 indgik Kommissionen aftalen med Canada i november 2008.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Aftalens bestemmelser afløser de 20 eksisterende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstater og Canada.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indgåelsen af en lufttransportaftale med Canada har længe været en prioritet for EU og er et nøgleelement i udviklingen af EU's luftfartspolitik over for tredjelande som fremhævet i Kommissionens meddelelse KOM(2005) 79: "En dagsorden for EU’s luftfartspolitik over for tredjelande". Aftalen opfylder også en grundlæggende

målsætning for EU's luftfartspolitik over for tredjelande ved at bringe eksisterende bilaterale luftfartsaftaler i overensstemmelse med fællesskabsretten.

2. Høring af interesserede parter og konsekvensanalyse

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Under hele forhandlingsforløbet har Kommissionen gennemført omfattende høringer af interessegrupper, navnlig via jævnlige møder i det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Der er afholdt over 10 møder med det rådgivende forum, og alle forhandlingselementer har været drøftet nøje. Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra interessegrupperne ved udarbejdelsen af Fællesskabets forhandlingsposition.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Med aftalen sikres den gradvise oprettelse af et åbent lufttransportrum mellem EU og Canada. I en rapport, som i 2006 blev udarbejdet af den amerikanske konsulent Brattle Group for Kommissionen, blev det anslået, at et åbent luftrum ville medføre mere end 17 mio. passagerer ekstra pr. år, forbrugerfordele på mindst 5 mia. EUR pr. år og øget beskæftigelse på begge sider af Atlanterhavet.

Med aftalen oprettes et fælles udvalg, som vil være ansvarligt for at følge gennemførelsen af aftalen og dens virkninger.

3. Forslagets retlige aspekter

- **Resumé af forslaget**

Aftalen er en omfattende aftale, der afløser de eksisterende bilaterale aftaler, som medlemsstaterne har indgået med Canada. Med aftalen fjernes alle de nuværende begrænsninger af både Fællesskabets og Canadas luftfartsselskabers rettigheder med henblik på at drive luftfart mellem destinationer i Det Europæiske Fællesskab og destinationer i Canada. Med aftalen fjernes i denne sammenhæng hindringer for EU's luftfartsselskaber med henblik på at drage fordel af etableringsretten i EU, herunder retten til markedsadgang uden forskelsbehandling i forbindelse med udøvelsen af lufttrafik til og fra Canada.

- **Retsgrundlag**

Aftalens artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første afsnit.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan af nedenstående grunde ikke nås på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne.

Med aftalen etableres nye ordninger på fællesskabsplan for udbuddet af transatlantiske ruter, som afløser de nuværende ordninger indgået af medlemsstaterne individuelt. Med aftalen indføres på samme tid ensartede vilkår for markedsadgang for alle Fællesskabets luftfartsselskaber, og der etableres nye ordninger for et reguleringssamarbejde mellem Fællesskabet og Canada inden for områder, der er væsentlige for sikker og effektiv drift af transatlantiske ruter. Der vil navnlig være tale om et styrket samarbejde om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og flyvesikkerhed. Der vil endvidere være nye ordninger for samarbejde for at sikre lige konkurrencevilkår. Disse ordninger kan kun realiseres på fællesskabsplan, da de omfatter en række områder, hvor Fællesskabet har enekompetence.

En indsats på fællesskabsplan vil af nedenstående grunde udgøre et mere effektivt redskab til at nå målene i forslaget.

Aftalen giver mulighed for at anvende dens bestemmelser på alle 27 medlemsstater samtidigt, således at de samme regler anvendes uden forskelsbehandling og til fordel for alle Fællesskabets luftfartsselskaber uanset deres nationale tilhørsforhold. Disse selskaber kan nu operere frit fra ethvert punkt i Den Europæiske Union til ethvert punkt i Canada.

Når alle begrænsninger for markedsadgang fjernes mellem EU og Canada, vil det ikke kun tiltrække nye aktører til markedet og skabe muligheder for at betjene lufthavne med uudnyttet kapacitet, men også lette konsolideringen blandt Fællesskabets luftfartsselskaber.

Med aftalen sikres adgang til kommercielle muligheder for alle Fællesskabets luftfartsselskaber, f.eks. muligheden for frit at fastsætte priser, som det ikke er lykkedes nogen af medlemsstaterne individuelt at forhandle sig frem til. En af mandatets vigtigste målsætninger er at skabe ensartede vilkår mellem alle Fællesskabets og Canadas luftfartsselskaber, og det kræver et stærkt reguleringssamarbejde, som kun kan finde sted på Fællesskabsplan.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af nedenstående grunde.

Der nedsættes et fælles udvalg til at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af aftalen. Udvalget skal fremme drøftelser på ekspertniveau af nye lovgivnings- og reguleringstiltag eller -forberedelser og overvejelse af potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges. Udvalget består af repræsentanter fra

Kommissionen og medlemsstaterne. Spørgsmål vedrørende artikel 8 vil blive drøftet i de relevante EU-fora som f.eks. VAT-udvalget.

Herudover vil medlemsstaterne fortsætte med at udføre de traditionelle administrative opgaver, som de udfører i forbindelse med international lufttransport, men i henhold til fælles regler, der anvendes på en ensartet måde.

- **Valg af instrumenter**

Foreslåede instrumenter: andre.

Andre midler vil ikke være hensigtsmæssige af følgende grund(e).

Luftfartsforbindelser med tredjelande kan kun effektueres ved hjælp af internationale aftaler.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side

RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne forhandlet om en lufttransportaftale med Canada (i det følgende benævnt "aftalen") i overensstemmelse med Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger.

(2) Aftalen blev paraferet den 30. november 2008.

(3) Den af Kommissionen forhandlede aftale bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Fællesskabet og medlemsstaterne med forbehold af senere indgåelse.

(4) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan den midlertidige anvendelse af aftalen i givet fald bringes til ophør. Det er også nødvendigt at fastlægge en passende procedure for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til aftalens artikel 17, og i voldgiftsproceduren i henhold til aftalens artikel 21 samt i forbindelse med gennemførelsen af visse af aftalens bestemmelser vedrørende flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Undertegnelse)

1. Undertegnelsen af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side (i det følgende benævnt "aftalen") godkendes hermed på Fællesskabets vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelsen af aftalen. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

2. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der er beføjet til at undertegne aftalen på Fællesskabets vegne med forbehold af senere indgåelse.

Artikel 2 (Midlertidig anvendelse)

Frem til aftalens ikrafttræden anvendes den midlertidigt af Fællesskabet og medlemsstaterne i overensstemmelse med gældende national ret fra den første dag i måneden efter datoen for den sidste note, hvorved parterne har givet hinanden notifikation om afslutningen af de procedurer, der er nødvendige for midlertidig anvendelse af aftalen.

Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)

1. I Det Fælles Udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 17, repræsenteres Fællesskabet og medlemsstaterne af repræsentanter for henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Fællesskabets holdning i Det Fælles Udvalg i spørgsmål under Fællesskabets enekompetence, som ikke kræver vedtagelse af en beslutning med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen.

3. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, vedtages Fællesskabets og medlemsstaternes holdning af Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.

4. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under medlemsstaternes kompetence, vedtages Fællesskabets og medlemsstaternes holdning af Rådet, der træffer afgørelse enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne.

5. Fællesskabets og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg forelægges af Kommissionen, undtagen på områder, der udelukkende hører under medlemsstaternes kompetence; i så faldforelægges den af formanden for Rådet eller, hvis Rådet træffer afgørelse herom, af Kommissionen.

Artikel 4 (Bilæggelse af tvister)

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i tvistbilæggelses-procedurer i medfør af aftalens artikel 21.

2. Afgørelsen om at suspendere anvendelsen af fordele i henhold til aftalens artikel 21, stk. 7, træffes af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Enhver anden passende foranstaltning i spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 21, besluttes af Kommissionen med bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

Artikel 5 (Meddelelse til Kommissionen)

1. Medlemsstaterne giver forudgående meddelelse til Kommissionen om enhver afgørelse om at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser til luftfartsselskaber i Canada, som de har til hensigt at træffe i medfør af aftalens artikel 3.

2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 6 (flyvesikkerhed).

3. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 7 (sikkerhedsbeskyttelse).

Udfærdiget i Bruxelles, […]

På Rådets vegne
Formand
[…]

2009/0018 (CNS)

Forslag til

afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstaters regeringer, forsamlet i Rådet

om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side

RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne forhandlet om en lufttransportaftale med Canada (i det følgende benævnt "aftalen").

(2) Aftalen blev undertegnet den 30. november 2008.

(3) Fællesskabet og medlemsstaterne bør godkende aftalen.

(4) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan aftalen i givet fald bringes til ophør. Det er også nødvendigt at fastlægge en passende procedure for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til aftalens artikel 17, og i voldgiftsproceduren i henhold til aftalens artikel 21 samt i forbindelse med gennemførelsen af visse af aftalens bestemmelser vedrørende flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Godkendelse)

1. Lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Canada på den anden side godkendes hermed på Fællesskabets vegne. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

2. Hver medlemsstat fremsender efter færdiggørelse af sine interne procedurer for aftalens ikrafttræden den diplomatiske note, der er omhandlet i aftalens artikel 23, stk. 1, til Rådets sekretariat.

3. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til på Det Europæiske Fællesskabs og medlemsstaternes vegne at overbringe de diplomatiske noter, der er omhandlet i aftalens artikel 23, stk. 1, til Canada.

Artikel 2 (Ophør)

En afgørelse om at ophøre med anvendelsen af aftalen og at meddele dette til Canada i henhold til aftalens artikel 24 samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne på grundlag af et forslag fra Kommissionen.

Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)

1. I Det Fælles Udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 17, repræsenteres Fællesskabet og medlemsstaterne af repræsentanter for henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Fællesskabets holdning i Det Fælles Udvalg om spørgsmål under Fællesskabets enekompetence, som ikke kræver vedtagelse af en beslutning med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen.

3. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, vedtages Fællesskabets og medlemsstaternes holdning af Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.

4. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, vedtages Fællesskabets og medlemsstaternes holdning af Rådet, der træffer afgørelse enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne.

5. Fællesskabets og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg forelægges af Kommissionen, undtagen på områder, der udelukkende hører under medlemsstaternes kompetence; i så fald forelægges den af formanden for Rådet eller, hvis Rådet træffer afgørelse herom, af Kommissionen.

Artikel 4 (Bilæggelse af tvister)

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i tvistbilæggelses-procedurer i medfør af aftalens artikel 21.

2. Afgørelsen om at suspendere anvendelsen af fordele i henhold til aftalens artikel 21, stk. 7, træffes af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Enhver anden passende foranstaltning i spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 21, besluttes af

Kommissionen med bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

Artikel 5 (Meddelelse til Kommissionen)

1. Medlemsstaterne giver forudgående meddelelse til Kommissionen om enhver afgørelse om at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser til luftfartsselskaber i Canada, som de har til hensigt at træffe i medfør af aftalens artikel 3.

2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 6 (flyvesikkerhed).

3. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 7 (sikkerhedsbeskyttelse).

Udfærdiget i Bruxelles, […]

På Rådets vegne

Formand

[…]

BILAG 1

LUFTTRANSPORTAFTALE

MELLEM

CANADAS REGERING

OG

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB OG DETS MEDLEMSSTATER

INDHOLDSFORTEGNELSE

ARTIKEL	KAPITEL
1	Overskrifter og definitioner
2	Tilståelse af rettigheder
3	Udpegning, tilladelse og tilbagekaldelse
4	Investeringer
5	Anvendelse af lovgivning
6	Flyvesikkerhed
7	Beskyttelse af luftfartens sikkerhed
8	Told, skatter og afgifter
9	Statistikker
10	Forbrugerinteresser
11	Tilgængelighed til lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester
12	Afgifter 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 aftale

26 Multilaterale konventioner

27 Forhold til andre aftaler

LUFTTRANSPORTAFTALE

MELLEM

Canadas regering

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;

Canadas regering og medlemsstaternes regeringer, 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 offentliges 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 sikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse 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 der, 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 udøve 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 fordele 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 begge parter, og

   g) "territorium": for Canada landområder (hovedlandet og øerne), indre farvande og territoriale farvande som fastsat i den nationale lovgivning og omfatter 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 omfatter 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. Parterne tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af lufttransport:

   a) ret til at overflyve sit territorium uden landing

   b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium

   c) 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

   d) de rettigheder, som ellers er anført i denne aftale.

2. Parterne tilstår endvidere de rettigheder, der er specificeret i stk. 1, litra a) og b), i denne artikel til den anden parts luftfartselskaber ud over de selskaber, hvortil der er henvist 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 udøvelse 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 udøve lufttrafik med et minimum af tidsforbrug på procedurer, forudsat at:

   a) det pågældende luftfartsselskab er kvalificeret i henhold til de love og forskrifter, som luftfartsmyndighederne hos den part, der udsteder godkendelserne og tilladelserne, normalt følger,

   b) det pågældende luftfartsselskab opfylder lovene og forskrifterne hos den part, som udsteder tilladelserne og godkendelserne,

   c) den faktiske kontrol af luftfartsselskabet, for så vidt angår luftfartsselskaber udpeget i Canada, indehaves af en af parternes statsborgere, selskabet er godkendt som et canadisk luftfartsselskab, og luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Canada; og 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 luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, jf. dog bilag 2, og

d) 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 i 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 sikkerhedsbeskyttelsen af luftfarten må træffes foranstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6 (Flyvesikkerhed) og artikel 7 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten).

ARTIKEL 4

Investeringer

Parterne tillader fuldt ejerskab af deres luftfartsselskaber til canadiske statsborgere eller statsborgere i en eller flere medlemsstater, medmindre andet fremgår af betingelserne i bilag 2.

ARTIKEL 5

Anvendelse af lovgivning

Parterne kræver, at følgende krav opfyldes:

a) love, forskrifter og procedurer forbundet med indrejse til, ophold på eller udrejse fra det pågældende 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 det pågældende territorium for passagerer, besætningsmedlemmer og fragt, herunder post (som f.eks. forskrifter om adgang til, klarering, transit, luftfartssikkerhed, 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. Parterne 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

Flyvesikkerhed

1. Parterne bekræfter på ny betydningen af et tæt samarbejde på området for flyvesikkerhed. 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 flyvesikkerhed og udviklingen af fælles projekter og initiativer, herunder med tredjelande. Dette samarbejde skal udvikles inden for rammerne af [*Aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada* [indgået den XXX]] angående anliggender, der er omfattet af aftalen.

2. Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af den ene parts luftfartsmyndigheder i overensstemmelse med aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Den Europæiske Union og Canada, hvor der måtte eksistere sådanne bestemmelser, skal anerkendes som gyldige af den anden parts luftfartsmyndigheder med henblik på at udøve 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 i overensstemmelse med artikel 17 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale 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 luftfartsmyndighederne fortsat attester og licenser, der er erklæret gyldige af den anden parts luftfartsmyndigheder eller i overensstemmelse med *Aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada*, hvor bestemmelser om gensidig anerkendelse af attester og licenser kan være gældende.

4. I overensstemmelse med de gældende love og inden for rammerne af *Aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Det Europæiske Fællesskab og Canada,* undertegnet i X den XXX, skal parterne gensidigt anerkende attester og licenser.

5. Parternes luftfartsmyndigheder kan til enhver tid anmode om et samråd med den anden parts ansvarlige luftfartsmyndigheder vedrørende de sikkerhedsstandarder og -krav, som de pågældende luftfartsmyndigheder opretholder og administrerer. Hvis de luftfartsmyndigheder, der anmoder herom, efter et sådant samråd finder, at de

pågældende 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 de pågældende luftfartsmyndigheder om disse konstateringer og om de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde disse minimumsstandarder. Hvis de pågældende luftfartsmyndigheder ikke træffer de relevante afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage eller en anden fastlagt periode, 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 driften af et luftfartsselskab, for hvilket det sikkerhedsmæssige tilsyn påhviler den anden parts luftfartsmyndigheder.

6. Parterne accepterer, at ethvert luftfartøj, der drives af eller på vegne af en af parternes luftfartsselskab inden for den anden parts territorium, kan underkastes en undersøgelse (rampeinspektion) foranlediget af den anden parts luftfartsmyndigheder for at verificere gyldigheden af de relevante luftfartsdokumenter, besætningens dokumenter og luftfartøjets og dettes 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 sikkerheds-standarder, der er fastsat på det pågældende tidspunkt i henhold til konventionen, skal den pågældende parts luftfartsmyndigheder underrette de 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. Parternes luftfartsmyndigheder har ret til at træffe umiddelbare foranstaltninger, herunder retten 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 flyvesikkerheden. Når det er praktisk muligt, tilstræber den pågældende part, der træffer disse foranstaltninger, at konsultere den anden part i forvejen.

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

ARTIKEL 7

Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten

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 handler parterne i overensstemmelse med den internationale ret: især bestemmelserne i konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord på luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokollen til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, og enhver anden multilateral aftale om 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 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 luftfartssikkerhed. Derfor skal hver part efter anmodning underrette den anden part om enhver forskel mellem dennes forskrifter og praksis i forhold til luftfartssikkerhedsstandarderne 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 unødig forsinkelse af den anden part med henblik på drøftelse af de pågældende forskelle**.**

5. Parterne accepterer under hensyntagen til og med gensidig anerkendelse af staternes suverænitet, at de pågældende flyoperatører kan blive pålagt at opfylde de sikkerhedsbestemmelser, 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 inden for deres territorium for at beskytte luftfartøjet og udøve sikkerhedskontrol af passagerer, besætnings-medlemmer, 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 et tæt samarbejde 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 inden for rammerne af Det Fælles Udvalg om eksisterende eller planlagte luftfartssikkerhedsforanstaltninger og samarbejde og udveksling af oplysninger om kvalitetskontrolforanstaltninger, som parterne har gennemført. Parterne skal konsultere hinanden om planlagte relevante sikkerheds-foranstaltninger for operatører, der driver virksomhed inden for den anden parts territorium, i forbindelse med sådanne administrative ordninger.

7. Parterne 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 inspektioner 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 inspektioner. Parterne er enige om at se med velvilje på anmodninger om:

   a) deltagelse som observatører i sikkerhedsinspektioner foretaget af den anden part, eller

   b) fælles gennemførelse - hvor det er relevant - af en vurdering på den anden parts territorium af de sikkerhedsforanstaltninger, der er truffet af flyoperatører, med hensyn til luftfartøjer, som ankommer til eller afgår fra begge parters territorium.

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 de 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 luftfartsselskabers 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 transport-sikkerheden 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 - medmindre de er forhindret gennem lovgivningen - 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. Parterne 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. Parterne 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 benyttes til 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 benyttes til international lufttransport, 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 aflæsses 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 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. Parterne 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 i henhold til artikel 17 med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge lufttrafikkens operationer.

ARTIKEL 10

Forbrugerinteresser

1. Parterne anerkender betydningen af at beskytte forbrugernes interesser og kan kræve - uden forskelsbehandling - at luftfartsselskaberne træffer rimelige og relevante foranstaltninger, herunder, men ikke 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 i henhold til artikel 17 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. Parterne skal sikre, at lufthavne, luftfartsselskaber, flyvekontroltjenester, luftfartstjenester, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, groundhandling og andre dermed forbundne faciliteter og tjenester, der ydes på det pågældende territorium, står til disposition, så de kan benyttes af den anden parts luftfartsselskaber uden forskelsbehandling i forbindelse med fastlæggelsen af fartplaner.

2. Parterne skal så vidt muligt træffe 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. Parterne skal sikre, at deres procedurer, retningslinjer og forskrifter om forvaltning af afgangs- og/eller ankomsttidspunkter, der finder anvendelse på lufthavne på deres territorier, 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

Afgifter for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

1. Parterne skal sikre, at brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontroltjenester, skal være 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. Parterne skal sikre, at brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavne, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og dermed forbundne faciliteter og tjenester, skal være retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende samt være 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 luftfartsområdet 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. Parterne opfordrer til høringer mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og de luftfartsselskaber, som benytter tjenester og faciliteter. De opfordrer endvidere de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og 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. Parterne skal skabe retfærdige og lige muligheder for den anden parts luftfartsselskaber med henblik på at udøve lufttrafik i henhold til denne aftale.

Kapacitet

2. Parterne skal tillade den anden parts luftfartsselskaber at fastsætte frekvens og kapacitet for den lufttrafik, som de 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 parternes luftfartsmyndigheder normalt fastsætter for sådanne operationer, kan ethvert af den anden parts luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler med det formål at:

      i) udøve lufttrafik på de specificerede ruter ved codesharing (dvs. 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, og/eller

ii) flyve under koden for ethvert andet luftfartselskab, 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) Parternes luftfartsmyndigheder kan kræve, at alle luftfartsselskaber, der er involveret i codesharing-ordninger, er i besiddelse af den relevante grundlæggende rutegodkendelse.

c) Parternes luftfartsmyndigheder må ikke tilbageholde tilladelser til codesharing af tjenester, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, litra a), punkt i), på det grundlag, at det luftfartsselskab, der benytter luftfartøjet, ikke har ret til at udøve lufttrafik under andre luftfartsselskabers koder.

d) Parternes luftfartsmyndigheder 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. Parterne tillader, at de øvrige parters luftfartsselskaber, når de befinder sig på de pågældende parters territorium:

a) på grundlag af gensidighed foretager deres egen groundhandling på deres territorier 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 hovedsageligt skyldes hensyn til flyvesikkerhed eller sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten. 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. Parterne 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 deres territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og varetage de dertil knyttede aktiviteter.

7. Parterne 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) parterne 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. Parterne tillader, at den anden parts luftfartsselskaber:

a) sælger lufttransport på deres territorier 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 deres territorier 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. Parterne 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, ret til at transportere fragt under toldkontrol i henhold til de gældende love og forskrifter og 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.

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

12. Der kan indledes drøftelser blandt luftfartsmyndighederne for at diskutere 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 udøve lufttrafik i henhold til denne aftale i medfør af en franchising- eller branding-ordning med virksomheder, herunder luftfartsselskaber, forudsat at det luftfartsselskab, der udøver 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 udøve lufttrafik i henhold til denne aftale, forudsat at det luftfartsselskab, der udøver den pågældende lufttrafik, og operatøren for luftfartsselskabets luftfartøj under denne ordning er i besiddelse af de relevante tilladelser, kan parternes luftfartsselskaber udøve 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), 5 (Anvendelse af lovgivning), 6 (Flyvesikkerhed), 7 (Luftfartssikkerhed), 8 (Told og afgifter), 9 (Statistikker), 10 (Forbrugerinteresser), 11 (Tilgængelighed til lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester), 12 (Afgifter for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester), 13 (Kommercielle rammebestemmelser), 14 (Konkurrencevilkår), 15 (Lufttrafikstyring), 17 (Det Fælles Udvalg) og 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 luftfartøj, der ikke flyver i fast rutefart, skal parterne handle med et minimum af proceduremæssig forsinkelse.

ARTIKEL 14

Konkurrencevilkår

1. Parterne anerkender, at det er deres fælles målsætning at skabe retfærdige konkurrencevilkår med henblik på udøvelse af lufttrafik. Parterne anerkender, at luftfartsselskaber er mest tilbøjelige til at udøve 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 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 udøvelse 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 som fastsat i artikel 17 i aftalen. 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, lempelse eller skattefradrag, 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 parters konkurrencelovgivning, som trådte i kraft den 17. juni 1999.

5. Hvis en af parterne efter samråd i Det Fælles Udvalg mener, at forholdene, hvortil der henvises i stk. 3, 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 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 datoen, hvorpå rettigheder i henhold til denne aftale blev gældende, 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. 3, og skal gælde, uden at dette berører hver parts ret til at træffe foranstaltninger i henhold til artikel 21 (Bilæggelse af tvister).

ARTIKEL 15

Lufttrafikstyring

Parterne skal samarbejde om tilsyn med flyvesikkerheden og politiske spørgsmål forbundet med lufttrafikstyring med henblik på at optimere den generelle effektivitet, mindske omkostningerne og øge de eksisterende systemers sikkerhed og kapacitet. Parterne skal tilskynde 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 udpegning 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 udøve 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 udøve 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 udøve 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 stk. 1 eller 2, udpeges eller gives tilladelse til at udøve lufttrafik.

ARTIKEL 17

Det Fælles Udvalg

1. Et udvalg, der består af repræsentanter for parterne (herefter benævnt Det Fælles Udvalg), nedsættes herved.

2. Det Fælles Udvalg etablerer og letter kontakten mellem luftfartsmyndighederne og andre kompetente myndigheder i anliggender, der er omfattet af denne aftale.

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 andet er fastsat af parterne.

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 til ændringer af aftalen,

d) henstilling til betingelser, procedurer og ændringer, der er påkrævet, for at nye EU-medlemsstater skal kunne 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 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 evaluere, om der er negative virkninger for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i denne aftale, 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 miljøstandarderne 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 skal tilstræbe 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 skal 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. Alle parter 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 og multilaterale ordninger,

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

ARTIKEL 21

Bilæggelse 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 skal 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 skal hver part i tvisten udpege en uafhængig voldgiftsmand. Den tredje voldgiftsmand skal 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 enhver 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 skal deles ligeligt mellem parterne i tvisten.

9. Ved anvendelsen af denne artikel skal Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne samarbejde.

ARTIKEL 22

Ændring

Enhver ændring til denne aftale, som er besluttet af parterne i fællesskab, og som kan være resultatet af samråd afholdt i overensstemmelse med denne aftales artikel 17 (Det Fælles Udvalg), skal træde 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 modtagelsen af den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem parterne, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. I forbindelse med denne udveksling fremsender Canada til Det Europæiske Fællesskab den diplomatiske note til Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, og Det Europæiske Fællesskab fremsender til Canada de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel er de kontraherende parter enige om at anvende aftalen midlertidigt fra den første dag i måneden efter den dato, hvor parterne meddeler hinanden, at de procedurer, der er nødvendige for den midlertidige anvendelse af aftalen, er afsluttet.

ARTIKEL 24

Ophør

En af parterne kan til enhver tid efter ikrafttrædelsen af denne aftale gennem diplomatiske kanaler skriftligt meddele den anden part sin beslutning om at opsige aftalen. Denne meddelelse skal samtidig fremsendes 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, skal meddelelsen opfattes 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 hertil skal være registreret hos Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat efter ikrafttrædelsen.

ARTIKEL 26

Multilaterale konventioner

Hvis en multilateral konvention træder i kraft for parterne, skal der iværksættes samråd inden for rammerne af Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 17 i denne aftale med henblik på at konstatere, i hvilket omfang denne aftale påvirkes af bestemmelserne i den multilaterale konvention.

ARTIKEL 27

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 organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

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

afløse de relevante bestemmelser i de gældende bilaterale aftaler som angivet i bilag 3, undtagen i det omfang, der er angivet i bilag 2.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil af deres respektive regeringer, undertegnet denne aftale.

UDFÆRDIGET i to eksemplarer i …, den … 200… på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

BILAG 1

RUTEPLAN

1. For så vidt angår denne aftales artikel 2, stk. 1, litra c), skal hver part tillade, at den anden parts luftfartsselskaber udøver lufttrafik 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 udbyde 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 trafikkens 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) skal det være 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 Canadas luftfartsselskaber skal en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af luftfartsselskabet indehaves af canadiske statsborgere, luftfartsselskabet skal have licens som et canadisk luftfartsselskab, og luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Canada, og for en medlemsstats luftfartsselskaber skal en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af luftfartsselskabet indehaves af statsborgere i en medlemsstat, Island, Liechtenstein, Norge eller Schweiz, luftfartsselskabet skal have licens 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, skal parternes luftfartsselskaber gives den operationelle fleksibilitet i henhold til punkt 2 i bilag 1.

2. Uanset de trafikrettigheder, der er fastsat i denne aftales bilag 1:

   a) 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 for luftfartsselskaberne, gælder følgende rettigheder:

      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 i 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 gældende bilaterale lufttrafikaftaler mellem Canada og de enkelte medlemsstater som specificeret i punkt 1 i bilag 3, og driftsrettigheder i ordninger, der blev anvendt mellem Canada og de enkelte medlemsstater som specificeret i punkt 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 tidspunktet for undertegnelse af denne aftale, eller hvor rettighederne i en aftale, der var gældende umiddelbart inden undertegnelsen af denne aftale, ikke er så liberale som rettighederne i underpunkt i) og ii) ovenfor.

b) når det i henhold til begge parters nationale love og forskrifter er tilladt for den anden parts statsborgere at eje og kontrollere højst 49 % af stemmerettighederne for det pågældende luftfartsselskab, gælder følgende rettigheder ud over rettighederne i underpunkt 2, litra a):

i) for kombinerede passagertjenester for begge parters 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 retten til at levere international transport mellem destinationer i den anden parts territorium og destinationer i tredjelande uden et krav om at betjene en destination i den pågældende parts territorium.

c) når det i henhold til begge parters 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, skal følgende rettigheder ud over punkt 2, litra a) og b), finde anvendelse:

i) for passagerkombinationstjenester for begge parters luftfartsselskaber skal den femte frihedsrettighed være gældende for enhver destination uden frekvensbegrænsninger.

d) når det i henhold til begge parters 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, skal bestemmelserne i bilag 2 ikke længere være gældende, og bilag 1 skal finde anvendelse.

BILAG 3

BILATERALE AFTALER MELLEM
CANADA OG MEDLEMSSTATERNE I DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

1. De følgende bilaterale aftaler, der er trådt i kraft eller på anden måde er indgået, mellem Canada og medlemsstaterne suspenderes eller afløses af denne aftale som fastsat i aftalens artikel XXX:

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. *PROTOKOL til ændring af aftalen mellem Belgiens regering og Canadas regering om lufttransport*, paraferet ad referendum den 23. maj 2000.

c) **Republikken Bulgarien**: *Aftale mellem Canadas regering og Republikken Bulgariens regering om lufttransport*, paraferet ad referendum den 12. april 1991, ad referendum.

d) **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, paraferet *ad referendum* den 28. juni 2004.

e) **Kongeriget Danmark**: Aftale mellem Canada og Danmark om lufttrafik mellem de to lande, undertegnet den 13. december 1949. *Aftale mellem Canadas regering og Kongeriget Danmarks regering om lufttransport*, paraferet ad referendum den 17. februar 1989.

f) **Republikken Finland**: *Aftale mellem Canadas regering og Finlands regering om lufttrafik 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 lufttrafik mellem og ud over deres respektive territorier*, udfærdiget i Helsingfors den 28. maj 1990 og undertegnet den 1. oktober 1999.

g) **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 og undertegnet den 21. december 1982.

h) **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, udfærdiget den 20. januar 1983; ændringer til aftalen, paraferet ad referendum, den 9. juli 1993, og ændringer til aftalen, paraferet ad referendum den 24. oktober 1996.

i) **Den Hellenske Republik**: *Aftale mellem Canadas regering og Den Hellenske Republiks regering om kommerciel ruteflyvning*, undertegnet den 20. august 1984. *Udveksling af noter, der udgør en aftale mellem Canadas regering og Den Hellenske Republiks regering om ændring af lufttransportaftalen*, der blev udfærdiget den 20. august 1984, undertegnet den 23. juni 1995.

j) **Republikken Ungarn**: *Aftale mellem Canadas regering og Republikken Ungarns regering om lufttransport*, undertegnet den 7. december 1998.

k) **Irland**: *Aftale mellem Canadas regering og Irlands regering om lufttransport*, undertegnet den 27. april 2007, midlertidigt gældende. *Aftale mellem Canada og Irland om lufttrafik mellem de to lande*, undertegnet den 8. august 1947. *Udveksling af noter (19. april og 31. maj 1948) mellem Canada og Irland om ændring af aftalen om lufttrafik mellem de to lande*, undertegnet den 31. maj 1948. *Udveksling af noter mellem Canada og Irland, der udgør en aftale om ændring af luftfartsaftalen af 8. august 1947*, undertegnet den 9. juli 1951. *Udveksling af noter mellem Canada og Irland om ændring af luftfartsaftalen af 8. august* 1947 mellem de to lande, undertegnet den 23. december 1957.

l) **Den Italienske Republik**: *Aftale mellem Canadas regering og Italiens regering om lufttransport*, udfærdiget den 16. maj 2002, ad referendum. *Aftale mellem Canada og Italien om luftfartstjenester*, undertegnet den 13. april 1962. *Udveksling af noter mellem Canadas regering og Republikken Italien, der udgør en aftale om ændring af aftalen om lufttrafik som specificeret i den godkendte protokol* af 28. april 1972, undertegnet den 28. august 1972.

m) **Kongeriget Nederlandene**: *Aftale mellem Canadas regering og Kongeriget Nederlandenes regering om lufttransport*, undertegnet den 2. juni 1989.

n) **Republikken Polen**: *Aftale mellem Canadas regering og Republikken Polens regering om lufttransport*, paraferet ad referendum den 5. april 2001. *Lufttransportaftale mellem Canadas regering og Republikken Polen*, udfærdiget den 14. maj 1976.

o) **Den Portugisiske Republik**: *Aftale mellem Canadas regering og Portugals regering om lufttransport*, paraferet ad referendum den 8. juni 2006. *Aftale mellem Canadas regering og Portugals regering om lufttransport*, undertegnet den 10. april 1987.

p) **Rumænien**: *Aftale mellem Canadas regering og Den Socialistiske Republik Rumæniens regering om civil lufttransport*, undertegnet den 27. oktober 1983. *Udveksling af noter mellem Canadas regering og Rumæniens regering om ændring af aftalen*, undertegnet den 31. maj 1999 og 12. juli 1999.

q) **Kongeriget Spanien**: *Aftale mellem Canadas regering og Spaniens regering om lufttransport*, undertegnet den 15. september 1988.

r) **Kongeriget Sverige**: *Aftale mellem Canadas regering og Sveriges regering om lufttrafik mellem de canadiske og svenske territorier*, undertegnet den 27. juni 1947. *Aftale mellem Canadas regering og Sveriges regering om lufttransport*, udfærdiget den 17. februar 1989, ad referendum, og

s) **Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland:** *Aftale mellem Canadas regering og regeringen i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om luftfartstjenester*, paraferet ad referendum den 12. april 2006. *Aftale mellem Canadas regering og regeringen i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om luftfartstjenester*, undertegnet den 22. juni 1988.

2. Uanset artikel 1 i dette bilag gælder det for områder, som ikke er omfattet af definitionen af "territorium" i aftalens artikel 1, at aftalerne i litra e) Kongeriget Danmark, g) Den Franske Republik, k) Kongeriget Nederlandene og q) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, fortsat finder anvendelse under de pågældende betingelser.

TILLÆG 2

KONSULTATIONSMEMORANDUM

1. Delegationer, der repræsenterer Canada og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater deltog i fire forhandlingsrunder mellem november 2007 og september 2008 om en omfattende lufttransportaftale. Lister over delegationer er vedlagt som tillæg A.

2. Drøftelserne fandt sted i en venlig og konstruktiv atmosfære, som afspejlede det fremragende forhold mellem Canada og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater.

3. Delegationerne afsluttede forhandlingerne på embedsmandsplan vedrørende en aftale om lufttransport mellem Canadas regering og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater ("Aftalen"), hvis tekst blev paraferet og vedlagt som tillæg B til dette memorandum. Begge delegationer anerkendte, at paraferingen af teksten kun markerer afslutningen af forhandlingerne om vigtige spørgsmål og ikke betyder, at teksten er vedtaget eller bekræftet, og delegationerne vil fortsat være åbne over for de sproglige og tekstmæssige ændringer, som er påkrævet inden undertegnelse, for nøjagtigt at beskrive de forpligtelser, som parterne i aftalen påtager sig.

4. Delegationerne accepterede at fremsende aftalen til deres respektive myndigheder med en henstilling om, at parterne vedtager den vedlagte aftale – med forbehold for enhver nødvendig tilpasning af retlige, sproglige eller tekstmæssige hensyn – som værende autentisk og definitiv efter undertegnelse og med ikrafttrædelse i overensstemmelse med deres respektive retlige krav. Delegationerne bekræftede, at aftalen vil blive anvendt administrativt i sin helhed efter undertegnelse. Forud for undertegnelsen kan Canada og medlemsstaterne efter eget skøn tildele hinanden alle rettighederne i aftalen administrativt. Med det formål at afslutte ratifikation og definitiv ikrafttrædelse hurtigst muligt påtog den canadiske delegation at give EU-delegationen en version af aftalen på fransk til gennemgang. Ligeledes påtog EU-delegationen at give den canadiske delegation tekster på alle andre officielle EU-sprog til gennemgang.

1. UDPEGNING

5. Med hensyn til artikel 3 og artikel 16 anførte EU-delegationen, at EU-medlemsstaternes myndigheder ikke ville foretage en formel diplomatisk udpegning af luftfartsselskaber. Delegationerne enedes om, at licenser eller andre former for tilladelser, udstedt af hver part til luftfartsselskaberne, udgør udpegning i denne aftales forstand.

6. Såfremt Canada skulle tiltræde et fælles lufttransportmarked baseret på fælles sikkerheds- og licensbestemmelser, der var acceptable for Canada, og som svarede til bestemmelserne i denne aftale, tilsluttede EU-delegationen sig, at Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater skal udstede en gensidig udpegningsrettighed til

Canada, hvorved Canada kan udpege sine partneres luftfartsselskaber, hvis de pågældende partnere udsteder samme rettighed til Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber med henblik på udpegning, og hvis de tillader udpegningen af Canadas partneres luftfartsselskaber med henblik på at udøve lufttrafik i henhold til deres respektive lufttransportaftaler med Det Europæiske Fællesskab og/eller medlemsstaterne.

2. INVESTERINGER, EJERSKAB OG KONTROL AF LUFTFARTSSELSKABER

7. Delegationerne udfærdigede en aftale, der giver mulighed for endnu mere liberale ordninger, hvis hver sides politikker og lovgivning tillader en højere grænse for udenlandsk ejerskab og/eller lempelse af kontrolkravene for deres luftfartsselskaber i fremtiden.

8. Den canadiske delegation gjorde det klart for EU-delegationen, at Canada har en relativt fleksibel tilgang til udenlandsk ejerskab af canadiske luftfartsselskaber. Selv om Canadas grænse for udenlandsk ejerskab af canadiske luftfartsselskaber er 25 % af stemmerettighederne på nuværende tidspunkt, accepterer Canada en variabel struktur for stemmeberettigede aktier, der potentielt muliggør udenlandsk ejerskab på over 50 % af et luftfartsselskabs stemmeberettigede aktier. I henhold til den traditionelle struktur fortolkede Canada hver stemmeberettiget aktie, uanset om den var ejet af en canadisk statsborger eller ej, som én stemme. I henhold til den variable stemmeretsstruktur overdrager hver stemmeberettigede aktie ikke nødvendigvis en stemme. Derudover er det Canadas praksis at tillade, at personer, der ikke er canadiske statsborgere, potentielt kan have op til 100 % af ikkestemmeberettigede aktier i canadiske luftfartsselskaber. Et canadisk luftfartsselskab skal reelt være kontrolleret af canadiere. Med hensyn til EU-borgeres kontrol af canadiske luftfartsselskaber har det canadiske transportagentur ingen kodificerede og offentliggjorte kriterier for fastsættelse af reel kontrol og dermed åbnet mulighed for at vurdere hvert tilfælde ud fra de foreliggende forudsætninger med fuld fleksibilitet til velvilligt at overveje alle relevante elementer.

9. EU-delegationen anførte, at Det Europæiske Fællesskab har mulighed for at lade sine luftfartsselskaber være 100 % ejet af borgere, der ikke er EU-borgere, hvor det er fastsat i en international aftale, som Det Europæiske Fællesskab har tiltrådt. Som følge af traktatforpligtelser med lande i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Schweiz kan statsborgere i Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz derudover eje og kontrollere luftfartsselskaber i Det Europæiske Fællesskab.

10. Med hensyn til eksisterende skøn i henhold til bilaterale aftaler vedrørende strukturer for udenlandsk ejerskab for mange af Canadas bilaterale partneres luftfartsselskaber har Canada indtil nu ikke fundet, at det var skadeligt for sine interesser, og har derfor ikke udøvet sin ret til at træffe foranstaltninger vedrørende tredjelandsstatsborgeres investeringer i bilaterale partneres luftfartsselskaber. Den canadiske delegation accepterede retten for statsborgere i Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz til umiddelbart at eje og kontrollere luftfartsselskaber i Det Europæiske Fællesskab.

11. Begge delegationer bemærkede, at eventuelle ændringer af bestemmelserne om ejerskab og kontrol forbundet med artikel 4 og stk. 2, litra c), og stk. 2, litra d), i

afsnit 2 i bilag 2 til aftalen ikke vil pålægge forpligtelser for parterne til at sikre tredjelandes anerkendelse af luftfartsselskaber, der ejes af en anden parts statsborgere.

3. TOLD, SKATTER OG AFGIFTER

12. Under drøftelsen af artikel 8 understregede EU-delegationen, at den gældende aftale ikke vil få indflydelse på momsområdet bortset fra importmoms. EU-delegationen gjorde det endvidere klart, at varer, der leveres om bord på luftfartøj inden for EU ud over til umiddelbar indtagelse, i henhold til fællesskabsretten (Rådets direktiv 2006/112/EF) skal beskattes under de betingelser og efter den momssats, der er gældende i den medlemsstat, hvor luftfartøjet afgik. Afgiftspligtige varer, der er tiltænkt sådan anvendelse, hører ikke længere under den suspenderingsordning, der er fastsat i henhold til fællesskabsretten (Rådets direktiv 92/12/EØF) og vil ikke gælde i en stat, hvor der ikke opkræves afgifter. Loven finder anvendelse på flyruter inden for EU, uanset om de drives af luftfartsselskaber i medlemsstater eller tredjelande. Hvad angår flyruter mellem medlemsstaterne og Canada er retsstillingen en anden. EU-delegationen bekræftede, at der for flyruter fra Canada til en medlemsstat ikke er fastsat bestemmelser i fællesskabsretten, som forhindrer toldfrit salg om bord til passagerer, der efter udstigning under alle omstændigheder vil være underlagt toldkontrol. Ligeledes, hvis flyruten er fra en medlemsstat, direkte eller via et tredjeland til Canada som destination, er toldfrit salg også muligt under eksportreglerne i forbindelse med toldkontrol i Canada. I ingen af tilfældene vil situationen være en anden blot på grund af et stop i Fællesskabet, forudsat der ikke er på- eller udstigning. Med hensyn til samme artikel bemærkede EU-delegationen også, at den generelle regel i henhold til fællesskabsretten (Rådets direktiv 2003/96/EF) er, at medlemsstaterne skal undtage energiprodukter, der anvendes til kommerciel lufttransport. Direktivet indeholder imidlertid bestemmelser, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse den generelle undtagelse og beskatte flybrændstof til indenrigsruter eller flyruter inden for Fællesskabet. Den canadiske delegation bemærkede, at Canada i henhold til tidligere bilaterale lufttransportordninger med medlemsstaterne har fastsat undtagelser for beskatning af flybrændstof. Den canadiske delegation bemærkede endvidere, at Canada vil kræve en drøftelse i Det Fælles Udvalg, inden medlemsstaterne indfører beskatning af flybrændstof til flyruter inden for Fællesskabet.

4. STATISTIKKER

13. Med hensyn til artikel 9 bekræftede begge delegationer endnu en gang, at de ikke havde til hensigt at skabe administrative byrder ved at kræve fremlæggelse af statistikker til myndigheder, der ikke normalt er påkrævet i henhold til eksisterende love og forskrifter. Den canadiske delegation gjorde det klart, at alle luftfartsselskaber, der flyver til Canada, skal indsende grundlæggende operationelle data elektronisk. EU-delegationen anerkendte, at der eksisterer lignende krav i flere af medlemsstaterne.

5. GEBYRER FOR BRUG AF LUFTHAVNE OG LUFTFARTSFACILITETER OG -TJENESTER

14. Med hensyn til artikel 12 i aftalen gav EU-delegationen udtryk for, at der skulle inkluderes en henvisning til nødvendigheden af, at gebyrer skal være "omkostningsrelaterede". Den canadiske delegation accepterede, at termen indføres i bestemmelserne om luftfartstjenester, forudsat at det ligger fast, at omkostningselementerne og processen til fastlæggelse af luftfartsgebyrer for Canada er fastsat i lovgivningen, i henhold til hvilken forskelsbehandling og differentiering mellem kategorier af brugere er forbudt, og hvor de omkostninger, der skal tages højde for i forbindelse med fastsættelse af luftfartstjenesteafgifter, er specificeret. I henhold til *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* må der ikke fastsættes gebyrer på et niveau, som baseret på rimelige og forsigtige prognoser vil generere indtægter, som overstiger NavCanadas nuværende og fremtidige finansielle krav i relation til ydelsen af civile luftfartstjenester. Opkrævningsprincipperne og de finansielle krav er defineret i den pågældende lov samt krav om justering i tilfælde, hvor gebyrer kan afvige fra at være omkostningsrelaterede. EU-delegationen tog denne forklaring til efterretning.

6. KOMMERCIELLE RAMMEBESTEMMELSER: LUFTFARTSREPRÆSENTANTER

15. Med hensyn til aftalens artikel 13, stk. 6 og 7, gav delegationerne udtryk for, at en af målsætningerne med disse bestemmelser er at gøre det lettere at anmode om arbejdstilladelser, visa og andre relevante dokumenter for luftfartsrepræsentanter/ansatte, herunder under omstændigheder, hvor adgang eller bopæl for ansatte er påkrævet i nødstilfælde og på midlertidigt grundlag.

7. KOMMERCIELLE RAMMEBESTEMMELSER: INTERMODALE TJENESTER

16. Med hensyn til aftalens artikel 13, stk. 9, litra b), var delegationerne enige om, at angående intermodale tjenester, og hvor luftfartsselskaber vælger at foretage overfladetransport, er disse tjenester underlagt nationale love og forskrifter.

8. KOMMERCIELLE RAMMEBESTEMMELSER: PRISER

17. Med hensyn til aftalens artikel 13, stk. 10-12 var delegationerne enige om, at det - selv om det i henhold til aftalen ikke er påkrævet at angive priser til luftfartsmyndighederne - er nødvendigt for disse myndigheder fra tid til anden at indhente oplysninger fra luftfartsselskaber vedrørende specifikke priser for f.eks. at løse problemer med klager over opkrævning af for høje gebyrer eller manglende anvendelse af den gældende pris. Delegationerne var endvidere enige om, at disse anmodninger om oplysninger ikke skal anvendes som en alternativ registreringsproces.

9. CHARTERLUFTTRAFIK

18. Det Europæiske Fællesskab skelner ikke længere mellem rute- og charterflyvning i sin lovgivning. Canada har fortsat bestemmelser, hvori der skelnes mellem rute- og charterflyvning, og der er fastsat forbrugerbeskyttelseskrav for charterprogrammer.

Delegationerne opfordrer fortsat til yderligere udvikling af charterflyvning og bekræftede, at alle parter kan drage fordel af den fleksibilitet, der foreligger i henhold til de nationale love og forskrifter i forbindelse med charterlufttrafik.

10. DET FÆLLES UDVALG OG BILÆGGELSE AF TVISTER

19. Med hensyn til artikel 17 og artikel 21 i aftalen opfattede delegationerne det således, at Det Fælles Udvalg ville bestå af repræsentanter for Canada, Europa-Kommissionen og medlemsstaterne. Delegationerne var også enige om, at parterne med hensyn til bilæggelse af tvister vil være repræsenteret af Canada og Europa-Kommissionen i henhold til aftalen. I alle procedurer til bilæggelse af tvister vil den eller de pågældende medlemsstater være til stede.

11. MILJØ

20. Delegationerne bemærkede, at national jurisdiktion omfatter jurisdiktion over parternes territorier.

12. ARBEJDSMARKEDSFORHOLD

21. Med hensyn til artikel 19 i aftalen påpegede EU-delegationen den vægt, som delegationen lægger på arbejdsmarkedsforhold inden for rammerne af aftalen og henstillede til, at parterne overvåger virkningerne af denne aftale, især på beskæftigelsesforhold, for at fremme bedre forståelse af de pågældende parters arbejdsmarkedssystemer i relation til mobilt luftfartspersonale, fornuftige arbejdsmarkedspolitikker og -praksis og for at forbedre parternes kapacitet og evne til at træffe relevante foranstaltninger, hvor det er nødvendigt. EU-delegationen påpegede endvidere, at de underskrivende parter er forpligtet til at følge principperne i ILO-erklæringen om grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet og dennes opfølgning (1998), især foreningsfrihed og effektiv anerkendelse og håndhævelse af retten til kollektive forhandlinger. Samtidig anerkender delegationerne deres respektive suveræne ret til at fastsætte deres egne politikker og nationale prioriteter og fastsætte, administrere og håndhæve deres egne arbejdsmarkedslove og -forskrifter. EU-delegationen fremhævede mulighederne for arbejdsmarkedets parter for at forstærke samarbejdet om arbejdsmarkedsforhold gennem aftalen. Den canadiske delegation henstillede til, at det skulle være op til parterne at beslutte, hvordan de ønsker at overvåge virkningerne af aftalen om arbejdsmarkedsforhold. Delegationerne var enige om, at bestemmelserne i aftalen ikke finder anvendelse på specifikke tilfælde af kollektive forhandlinger eller andre private arbejdsmarkedsrelationer.

13. FREMTIDIGE RETTIGHEDER

22. Den canadiske delegation anførte, at fuldt ejerskab af Canadas luftfartsselskaber for statsborgere fra andre lande, den syvende frihedsrettighed for kombinerede passagertjenester for begge parters luftfartsselskaber (separat og uafhængigt af luftfartsselskaber i Fællesskabet, der drives fra enhver EU-medlemsstat), cabotage og

etableringsret ikke hører under Canadas lufttransportpolitik og vil kræve ændringer af canadiske politikker og/eller love og forskrifter.

Oversøiske territorier

23. Med hensyn til medlemsstaternes oversøiske territorier anerkendte delegationerne, at denne aftale udelukkende vil finde anvendelse på medlemsstaternes oversøiske territorier som fastsat i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. De oversøiske territorier er de franske oversøiske departementer (Fransk Guyana, Guadeloupe, Martinique og Réunion), Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer. Hvad angår medlemsstaternes oversøiske territorier, hvorpå traktaten ikke finder anvendelse, finder den relevante bilaterale lufttransportaftale mellem Canada og den pågældende medlemsstat, angivet på listen i bilag 3, fortsat anvendelse.

Udfærdiget i London, Det Forenede Kongerige, den 30. november 2008.

For delegationen for Canada	For delegationen for Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater
Nadir Patel	Olivier Onidi
Delegationsleder	Delegationsleder
chefforhandler	Generaldirektoratet for Energi og Transport
Canadas regering	Europa-Kommissionen