

Warszawa, dnia 9 lipca 2019 r.

Poz. 1261

UMOWA

o transporcie lotniczym między Kanadą a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi,

sporządzona w Brukseli dnia 17 grudnia 2009 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 17 grudnia 2009 r. w Brukseli została sporządzona Umowa o transporcie lotniczym między Kanadą a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, w następującym brzmieniu:

UMOWA

o transporcie lotniczym między Kanadą a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi

SPIS TREŚCI

Artykuł	Tytuł
1	Nagłówki i definicje
2	Przyznanie praw
3	Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie
4	Inwestycje
5	Stosowanie przepisów ustawowych
6	Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego
7	Ochrona lotnictwa cywilnego
8	Cła, podatki i opłaty

9	Statystyka
10	Interes konsumentów
11	Dostępność portów lotniczych oraz obiektów i urzędzeń oraz usług lotniczych
12	Oplaty za korzystanie z portów lotniczych, obiektów i urzędzeń oraz usług lotniczych
13	Ramy handlowe
14	Konkurencja
15	Zarządzanie ruchem lotniczym
16	Ciągłość wyznaczeń i upoważnień
17	Wspólny komitet
18	Środowisko
19	Kwestie pracownicze
20	Współpraca międzynarodowa
21	Rozstrzyganie sporów
22	Zmiana
23	Wejście w życie i tymczasowe stosowanie
24	Wypowiedzenie
25	Rejestracja Umowy
26	Związek z innymi umowami

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM

KANADA,

z jednej strony,

i

REPUBLIKA AUSTRII,

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BULGARII,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA GRECKA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

KRÓLESTWO HISZPANII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

jako strony Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i państwa członkowskie Unii Europejskiej (zwane dalej „państwami członkowskimi”),

oraz WSPÓLNOTA EUROPEJSKA,

z drugiej strony,

Kanada oraz państwa członkowskie, będące stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz ze Wspólnotą Europejską,

KIEROWANE pragnieniem wspierania systemu lotnictwa opartego na konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony rządu,

KIEROWANE pragnieniem promowania swoich interesów dotyczących transportu lotniczego,

UZNAJĄC znaczenie wydajnego transportu lotniczego dla promowania handlu, turystyki i inwestycji,

KIEROWANE pragnieniem usprawnienia przewozów lotniczych,

KIEROWANE pragnieniem zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa w transporcie lotniczym,

ZDECYDOWANE uzyskać potencjalne korzyści, jakie daje współpraca regulacyjna i, w stopniu, w jakim jest to praktycznie uzasadnione, harmonizacja przepisów i podejść,

ZDAJĄC SOBIE SPRAWĘ z istotnych potencjalnych korzyści, jakie mogą wyniknąć z konkurencyjności przewozów lotniczych i rentowności sektora przewozów lotniczych,

KIEROWANE pragnieniem wspierania konkurencyjnego środowiska przewozów lotniczych oraz uznając, że potencjalne korzyści mogą nie zostać zrealizowane w przypadku braku równych zasad konkurencji dla przedsiębiorstw lotniczych,

KIEROWANE pragnieniem zapewnienia swoim przedsiębiorstwom lotniczym uczciwych i równych możliwości świadczenia przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy,

KIEROWANE pragnieniem zmaksymalizowania korzyści dla pasażerów, nadawców ładunków, przedsiębiorstw lotniczych, portów lotniczych oraz ich pracowników, a także innych podmiotów odnoszących korzyści pośrednio,

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska w opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa,

MAJĄC NA UWADZE znaczenie ochrony konsumentów oraz promowania odpowiedniego poziomu ochrony konsumentów w związku z przewozami lotniczymi,

MAJĄC NA UWADZE znaczenie kapitału dla sektora przedsiębiorstw lotniczych w związku z dalszym rozwojem przewozów lotniczych,

KIEROWANE pragnieniem zawarcia umowy o transporcie lotniczym, stanowiącej uzupełnienie przywołanej konwencji,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Nagłówki i definicje

1. Nagłówki w niniejszej Umowie służą jedynie jako odniesienie.

2. Jeżeli nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umowy:

a) „władze lotnicze” oznaczają dowolny organ lub osobę upoważnioną przez Strony do wykonywania funkcji określonych w niniejszej Umowie;

b) „przewozy lotnicze” oznaczają regularne przewozy lotnicze pasażerów i ładunku, w tym poczty, łącznie lub osobno, na trasach określonych w niniejszej Umowie;

c) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, wszelkie załączniki do niej oraz wszelkie zmiany Umowy lub którekolwiek z załączników;

d) „przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z art. 3 niniejszej Umowy;

e) „Strona” oznacza Kanadę albo państwa członkowskie i Wspólnotę Europejską, razem lub indywidualnie;

- f) „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 r., i obejmuje wszelkie załączniki przyjęte na podstawie art. 90 tej konwencji oraz wszelkie zmiany załączników lub konwencji wprowadzone na podstawie art. 90 i 94 tej konwencji, o ile takie załączniki lub zmiany zostały przyjęte przez Kanadę i państwa członkowskie; oraz
- g) „terytorium” w odniesieniu do Kanady oznacza obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, określone zgodnie z prawem krajowym Kanady, oraz obejmuje przestrzeń powietrzną nad nimi; w odniesieniu do państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej oznacza obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, na których ma zastosowanie Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską na warunkach określonych w tym Traktacie i wszelkich późniejszych aktach, oraz obejmuje przestrzeń powietrzną nad nimi; stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministerialną dotyczącą portu lotniczego na Gibraltarze uzgodnioną w Kordobie w dniu 18 września 2006 roku.

Artykuł 2

Przyznanie praw

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie następujące prawa dotyczące wykonywania przewozów lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony:
- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
 - b) prawo do lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;
 - c) w zakresie dozwolonym w niniejszej Umowie prawo do lądowania na jej terytorium na trasach określonych w niniejszej Umowie w celu zabrania na pokład lub pozostawienia pasażerów i ładunku, w tym poczty, łącznie lub osobno; oraz
 - d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.
2. Ponadto każda Strona przyznaje drugiej Stronie prawa określone w ust. 1 lit. a) i b) niniejszego artykułu w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony, innych niż te, o których mowa w art. 3 (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) niniejszej Umowy.

Artykuł 3

Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie

1. Za wyznaczenie w ramach niniejszej Umowy Strony uznają koncesje lub inne formy upoważnienia wydane przez

drugą Stronę i dotyczące wykonywania przewozów lotniczych na mocy niniejszej Umowy. Na wniosek władz lotniczych jednej Strony władze lotnicze drugiej Strony, która wydała koncesję lub inną formę upoważnienia, weryfikują status takich koncesji lub upoważnień.

2. Po otrzymaniu wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Strony w wymaganej formie i trybie druga Strona wydaje temu przedsiębiorstwu lotniczemu, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie określone we wniosku upoważnienia i zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych, pod warunkiem że:

- a) to przedsiębiorstwo lotnicze kwalifikuje się do ich uzyskania zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi normalnie stosowanymi przez władze lotnicze Strony przyznającej upoważnienia i zezwolenia;
- b) to przedsiębiorstwo lotnicze przestrzega przepisów ustawowych i wykonawczych Strony przyznającej upoważnienia i zezwolenia;
- c) z zastrzeżeniem postanowień załącznika 2, w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego Kanady skuteczną kontrolę nad przedsiębiorstwem lotniczym sprawują obywatele jednej ze Stron, przedsiębiorstwo lotnicze uzyskało koncesję jako przedsiębiorstwo kanadyjskie, a jego głównym miejscem prowadzenia działalności jest Kanada; w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego państwa członkowskiego skuteczną kontrolę nad przedsiębiorstwem lotniczym sprawują obywatele jednej ze Stron, Islandii, Liechtensteinu, Norwegii lub Szwajcarii, przedsiębiorstwo lotnicze uzyskało koncesję jako wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze, a jego głównym miejscem prowadzenia działalności jest jedno z państw członkowskich; oraz
- d) przedsiębiorstwo lotnicze działa w sposób zgodny z warunkami niniejszej Umowy.

3. Strona może wstrzymać przyznanie upoważnień lub zezwoleń, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz cofnąć, zawiesić lub nałożyć warunki na zezwolenia eksploatacyjne lub upoważnienia albo w inny sposób zawiesić lub ograniczyć działalność przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony w przypadku niespełnienia przez nie postanowień ust. 2 lub w przypadku stwierdzenia przez Stronę, że warunki obowiązujące na terytorium drugiej Strony nie są zgodne z zasadami uczciwej konkurencji i stawiają przedsiębiorstwo lotnicze lub przedsiębiorstwa lotnicze pierwszej Strony w bardzo niekorzystnej sytuacji lub narażają je na szkody, zgodnie z art. 14 ust. 5 („Konkurencja”).

4. Prawa wymienione w ust. 3 niniejszego artykułu są wykonywane wyłącznie po przeprowadzeniu konsultacji w ramach wspólnego komitetu, chyba że natychmiastowe działanie jest niezbędne dla zapobieżenia naruszeniu przepisów ustawowych i wykonawczych, o których mowa w ust. 2, lub względny bezpieczeństwa lub ochrony lotnictwa wymagają podjęcia działań zgodnie z postanowieniami art. 6 (Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego) i art. 7 (Ochrona lotnictwa cywilnego).

Artykuł 4**Inwestycje**

Każda ze Stron zezwala, by ich przedsiębiorstwa lotnicze były w pełni własnością obywateli Kanady lub jednego z państw członkowskich lub państw podlegających warunkom wymienionym w załączniku 2 do niniejszej Umowy.

Artykuł 5**Stosowanie przepisów ustawowych**

Każda ze Stron wymaga spełnienia wymogów określonych w:

- a) ich przepisach ustawowych i wykonawczych oraz procedurach dotyczących dopuszczania na jej terytorium statku powietrznego wykorzystywanego w międzynarodowej żegludze powietrznej, przebywania na tym terytorium oraz opuszczania go oraz dotyczących eksploatacji i żeglugi tego statku powietrznego, przez przedsiębiorstwa lotnicze przy przekraczaniu granic tego terytorium oraz podczas przebywania na nim; oraz
- b) ich przepisach ustawowych i wykonawczych dotyczących dopuszczania na jej terytorium pasażerów, członków załogi i ładunków, w tym poczty, przebywania na tym terytorium oraz opuszczania go (takich jak przepisy dotyczące wjazdu, odprawy, tranzytu, ochrony lotnictwa cywilnego, imigracji i spraw paszportowych, cel i kwarantanny) podczas tranzytu przez wymienione terytorium, przekraczania jego granic oraz przebywania na nim przez przedsiębiorstwa lotnicze oraz przez wymienionych pasażerów, członków załogi i ładunki, w tym pocztę, lub spełnienie tych wymogów musi być zapewnione przez działające w ich imieniu osoby trzecie. W ramach stosowania takich przepisów ustawowych i wykonawczych każda Strona w podobnych okolicznościach zapewnia przedsiębiorstwom lotniczym traktowanie nie mniej korzystne niż traktowanie zapewniane własnym przedsiębiorstwom lotniczym lub dowolnym innym przedsiębiorstwom lotniczym wykonującym podobne międzynarodowe przewozy lotnicze.

Artykuł 6**Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego**

1. Strony potwierdzają znaczenie bliskiej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W związku z tym Strony podejmują dalszą współpracę, w tym w odniesieniu do operacji lotniczych, mającą na celu w szczególności umożliwienie wymiany informacji, które mogą wywrzeć wpływ na bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej, umożliwienie udziału jednej Strony w działaniach z zakresu nadzoru prowadzonych przez drugą Stronę lub prowadzenia przez Strony wspólnych działań z zakresu nadzoru w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz opracowywania wspólnych projektów i inicjatyw, w tym z krajami trzecimi. Współpraca ta będzie rozwijana w ramach Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Kanadą a Wspólnotą Europejską, sporządzonej w Pradze dnia 6 maja 2009 r., w odniesieniu do zagadnień objętych tą umową.
2. Świadczenia zdatości do lotu, świadectwa kwalifikacji oraz licencje wydane lub uznane za ważne przez jedną Stronę za pośrednictwem jej władz lotniczych – zgodnie

z obowiązującymi przepisami Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Kanadą a Wspólnotą Europejską – są uznawane za ważne przez drugą Stronę i jej władze lotnicze dla celów wykonywania przewozów lotniczych, pod warunkiem że te świadectwa i licencje zostały wydane lub uznane za ważne zgodnie z minimalnymi standardami ustanowionymi na podstawie konwencji.

3. Jeżeli przywileje lub warunki wynikające z licencji lub świadectw, o których mowa w ust. 2 powyżej, wydanych przez władze lotnicze jednej Strony dowolnej osobie lub przedsiębiorstwu lotniczemu lub dotyczących statku powietrznego wykorzystywanego do wykonywania przewozów lotniczych, dopuszczają rozbieżność przewidywaną standardy niższe niż minimalne standardy ustanowionych na podstawie konwencji, rozbieżność ta została zgłoszona do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub jeśli wymienione władze stosują standard lub standardy wyższe lub odmienne od standardów ustanowionych na podstawie konwencji, druga Strona może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji pomiędzy Stronami w ramach wspólnego komitetu w celu wyjaśnienia danej praktyki. Do czasu osiągnięcia porozumienia w ramach tych konsultacji Strony w dalszym ciągu uznają świadectwa i licencje uznane za ważne przez władze lotnicze drugiej Strony zgodnie z ustaleniami dotyczącymi wzajemnego uznawania świadectw i licencji. O ile Umowa w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Kanadą a Wspólnotą Europejską, sporządzona w Pradze dnia 6 maja 2009 r., zawiera postanowienia dotyczące wzajemnego uznawania świadectw i licencji, każda Strona stosuje się do tych postanowień.

4. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i w ramach Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Kanadą a Wspólnotą Europejską, sporządzonej w Pradze dnia 6 maja 2009 r., w odniesieniu do zagadnień objętych tą umową Strony zobowiązują się doprowadzić do wzajemnego uznawania świadectw i licencji.

5. Jedna ze Stron lub jej właściwe władze lotnicze mogą w każdym momencie wystąpić z wnioskiem o konsultacje z drugą Stroną lub jej właściwymi władzami lotniczymi w sprawie standardów i wymagań bezpieczeństwa utrzymywanych i stosowanych przez te władze lotnicze. Jeśli w wyniku tych konsultacji Strona lub jej właściwe władze lotnicze, które wnioskowały o konsultacje, stwierdzą, że druga Strona lub jej właściwe władze lotnicze nie utrzymują lub nie stosują skutecznie w danym obszarze standardów i wymagań bezpieczeństwa odpowiadających przynajmniej minimalnym standardom ustanowionym zgodnie z konwencją, o ile nie postanowiono inaczej, druga Strona lub jej właściwe władze lotnicze są informowane o takich ustaleniach oraz o działaniach niezbędnych w celu spełnienia wspomnianych minimalnych standardów. Niepodjęcie przez drugą Stronę lub jej właściwe władze lotnicze odpowiednich działań naprawczych w ciągu piętnastu (15) dni lub w innym ustalonym terminie stanowi podstawę dla Strony, lub jej właściwych władz lotniczych, która wystąpiła z wnioskiem o konsultacje do cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych lub do zawieszenia lub ograniczenia w inny sposób operacji przedsiębiorstwa lotniczego, nad którym nadzór w zakresie bezpieczeństwa sprawuje ta druga Strona lub jej właściwe władze lotnicze.

6. Każda ze Stron zgadza się, że dowolny statek powietrzny eksploatowany przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej ze Stron lub w imieniu takiego przedsiębiorstwa lotniczego może podczas przebywania na terytorium drugiej Strony zostać poddany inspekcji rampowej przeprowadzanej przez władze lotnicze drugiej Strony, mającej na celu zweryfikowanie ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego i jego załogi oraz kontrolę widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia, pod warunkiem że kontrola ta nie spowoduje nieuzasadnionego opóźnienia eksploatacji statku powietrznego.

7. Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji rampowej władze lotnicze jednej ze Stron stwierdzą, że statek powietrzny lub eksploatacja danego statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w danym momencie zgodnie z konwencją lub że standardy bezpieczeństwa ustanowione w danym momencie zgodnie z konwencją nie są skutecznie utrzymywane ani stosowane, władze lotnicze tej Strony informują władze lotnicze drugiej Strony odpowiedzialne za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przedsiębiorstwem lotniczym eksploatującym ten statek powietrzny o tych ustaleniach oraz o działaniach niezbędnych w celu spełnienia wspomnianych minimalnych standardów. Niepodjęcie odpowiednich działań naprawczych w ciągu piętnastu (15) dni stanowi podstawę do cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych lub do zawieszenia lub ograniczenia w inny sposób operacji przedsiębiorstwa lotniczego eksploatującego dany statek powietrzny. Takie same działania można podjąć w przypadku odmowy dostępu do celów przeprowadzenia inspekcji rampowej.

8. Każda Strona za pośrednictwem swoich właściwych władz lotniczych ma prawo podjąć natychmiastowe działania, obejmujące również prawo do cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych lub też zawieszenia lub ograniczenia w inny sposób operacji wykonywanych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, jeżeli stwierdzi, że jest to konieczne z uwagi na bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Tam, gdzie jest to możliwe, Strona podejmująca takie środki stara się najpierw przeprowadzić konsultacje z drugą Stroną.

9. Strona lub jej właściwe władze lotnicze zaprzestają wszelkich działań podjętych na podstawie ust. 5, 7 lub 8 niniejszego artykułu po ustaniu okoliczności, które stały się podstawą do podjęcia takich działań.

Artykuł 7

Ochrona lotnictwa cywilnego

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy.

2. Bez ograniczania całości praw i zobowiązań Stron wynikających z prawa międzynarodowego Strony w szczególności postępują zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze

dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, sporządzonego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r. oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, sporządzonej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., a także z wszelkimi innymi wielostronnymi umowami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego, które są wiążące dla Stron.

3. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym czynom bezprawnej ingerencji skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i członków załogi, portów lotniczych i obiektów oraz urządzeń żeglugi powietrznej oraz wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

4. Strony postępują zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w zakresie, w jakim te postanowienia mają zastosowanie do Stron. Strony wymagają, by postanowienia dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego przestrzegali użytkownicy statków powietrznych zarejestrowani w prowadzonych przez Strony rejestrach, użytkownicy statków powietrznych, posiadający swoje główne miejsce prowadzenia działalności lub stałą siedzibę na terytorium Stron, oraz użytkownicy portów lotniczych znajdujących się na terytorium Stron. W związku z tym każda Strona na żądanie drugiej Strony powiadamia ją o wszelkich rozbieżnościach pomiędzy swoimi przepisami i praktykami a standardami ochrony lotnictwa cywilnego zawartymi w załącznikach, o których mowa w niniejszym ustępie, jeżeli rozbieżności te polegają na stosowaniu wyższych lub uzupełniających standardów ochrony lotnictwa i mają znaczenie dla użytkowników drugiej Strony. Każda ze Stron może w dowolnym momencie wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie bez nieuzasadnionego opóźnienia konsultacji z drugą Stroną w celu omówienia takich rozbieżności.

5. W pełni uwzględniając i wzajemnie respektując suwerenność państw, każda Strona zgadza się, że od użytkowników statków powietrznych, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, może być wymagane przestrzeganie postanowień dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w tym ustępie, stosowanych przez drugą Stronę w odniesieniu do przekraczania granic jej terytorium oraz przebywania na nim. Każda Strona zapewnia skuteczne stosowanie na jej terytorium odpowiednich środków służących ochronie statków powietrznych oraz środków kontroli bezpieczeństwa pasażerów, członków załogi, ich bagażu i bagażu kabinowego, ładunku, poczty, jak również zapasów pokładowych przed przyjęciem na pokład lub załadowaniem.

6. Strony zobowiązują się do działania na rzecz doprowadzenia do wzajemnego uznawania standardów ochrony oraz do bliższej współpracy w zakresie środków kontroli jakości, prowadzonej na zasadzie wzajemności. Strony zobowiązują się również do stworzenia, w stosownych przypadkach i na podstawie decyzji podejmowanych przez poszczególne Strony, warunków wdrożenia jednolitego obszaru ochrony w odniesieniu do lotów pomiędzy terytoriami Stron, tj. do zwalniania pasażerów tranzytowych, bagażu tranzytowego

lub ładunków tranzytowych z ponownej kontroli bezpieczeństwa. W tym celu Strony dokonują ustaleń administracyjnych umożliwiających prowadzenie konsultacji w sprawie obowiązujących lub planowanych środków ochrony lotnictwa cywilnego oraz współpracy i wymiany informacji na temat wdrażanych przez Strony środków kontroli jakości. Strony konsultują się w sprawie planowanych środków ochrony mających znaczenie dla użytkowników na terytorium drugiej Strony, z którą dokonano wspomnianych ustaleń administracyjnych.

7. Każda Strona w zakresie, w jakim jest to możliwe, pozytywnie rozpatruje wszelkie prośby drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków ochrony w przypadku szczególnego zagrożenia dotyczącego konkretnego lotu lub konkretnej serii lotów.

8. Strony zgadzają się współpracować w zakresie podejmowanych przez siebie inspekcji w zakresie ochrony na ich terytoriach, polegających na stworzeniu mechanizmów, w tym dokonania ustaleń administracyjnych, dotyczących wzajemnej wymiany informacji na temat wyników tych inspekcji. Strony zgadzają się pozytywnie rozpatrywać wnioski dotyczące udziału przedstawicieli Strony jako obserwatorów w inspekcjach w zakresie ochrony przeprowadzanych przez drugą Stronę.

9. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia czynu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym lub innych czynów bezprawnej ingerencji skierowanych przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załogi, statków powietrznych, portów lotniczych lub obiektów i urządzeń żeglugi powietrznej Strony udzielają sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz podjęcie innych odpowiednich środków mających na celu szybkie i bezpieczne wyeliminowanie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

10. Jeśli jedna ze Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona nie przestrzega postanowień niniejszego artykułu, Strona ta za pośrednictwem swoich właściwych władz może złożyć wniosek o konsultacje. Konsultacje takie rozpoczynają się w terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która zwróciła się o konsultacje, podstawę do podjęcia działań polegających na odmowie wydania, cofnięciu, zawieszeniu lub nałożeniu stosownych warunków na upoważnienia przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony. W przypadku wystąpienia nagłych okoliczności lub w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom postanowień niniejszego artykułu Strona, która uważa, że druga Strona nie przestrzega postanowień niniejszego artykułu, może w dowolnym momencie podjąć odpowiednie działania tymczasowe.

11. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu ochrony transportu Strony potwierdzają, że podczas rozważania zastosowania środków bezpieczeństwa każda ze Stron ocenia ich ewentualne negatywne skutki ekonomiczne i operacyjne dla wykonywania przewozów lotniczych na mocy niniejszej Umowy i, w zakresie przewidzianym

prawem, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich do rozwiązania problemów w zakresie ochrony.

Artykuł 8

Cła, podatki i opłaty

1. Każda ze Stron w najszerszym możliwym zakresie dopuszczonym przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze danej Strony i na zasadzie wzajemności zwalnia statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym między innymi artykuły żywnościowe, napoje i alkohol, tytoń i inne produkty przeznaczone do sprzedaży pasażerom lub do zużycia przez nich podczas lotu w ograniczonych ilościach) oraz inne artykuły przeznaczone do zużycia lub zużyte wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego eksploatowanego w międzynarodowym transporcie lotniczym, ze wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od własności i majątkowych, cel, podatków akcyzowych oraz innych podobnych należności lub opłat nakładanych przez Strony i niezwiązanych z kosztem świadczonych usług.

2. Każda ze Stron zwalnia również w najszerszym możliwym zakresie dopuszczonym przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze danej Strony i na zasadzie wzajemności wymienione niżej pozycje z podatków, opłat, cel i innych należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonych usług:

- a) zapasy pokładowe przywiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane, w ramach rozsądnych limitów, w celu użycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, nawet jeżeli zapasy te mają być zużyte w części podróży odbywającej się nad wspomnianym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki) przywiezione na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do obsługi, konserwacji lub naprawy statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, a także sprzęt komputerowy oraz jego komponenty, używany do obsługi pasażerów lub ładunku, lub do kontroli w ramach ochrony;
- c) paliwo, smary oraz zapasy techniczne podlegające zużyciu przywiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do użycia przez statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, nawet jeżeli materiały te mają zostać zużyte w części podróży odbywającej się nad wspomnianym terytorium; oraz

d) materiały drukowane, w tym bilety lotnicze, okładki biletów, lotnicze listy przewozowe i inne powiązane materiały reklamowe dystrybuowane nieodpłatnie przez przedsiębiorstwo lotnicze.

3. Normalne wyposażenie pokładowe oraz materiały i zapasy normalnie trzymane na pokładzie statku powietrznego wykorzystywanego przez przedsiębiorstwo lotnicze jednej Strony mogą być wyladowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one być poddane nadzorowi tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.

4. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają również zastosowanie, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jednej ze Stron zawarło z innym przedsiębiorstwem lotniczym, które również korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę dzierżawy lub udostępnienia na terytorium drugiej Strony artykułów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

5. Niniejsza Umowa nie zmienia postanowień odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, pozostających w mocy między poszczególnymi państwami członkowskimi a Kanadą.

Artykuł 9

Statystyka

1. Każda ze Stron udostępnia drugiej Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.

2. Strony współpracują ze sobą w ramach wspólnego komitetu w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych.

Artykuł 10

Interes konsumentów

1. Każda ze Stron uznaje wagę ochrony interesów konsumentów i może podjąć lub wymagać od przedsiębiorstw lotniczych, by w sposób wolny od dyskryminacji podejmowały uzasadnione i proporcjonalne środki, w tym między innymi środki dotyczące następujących zagadnień:

- a) wymogi dotyczące ochrony środków przekazanych przedsiębiorstwom lotniczym w formie zaliczki;
- b) inicjatywy dotyczące odszkodowań z tytułu odmowy przyjęcia na pokład;
- c) zwrot pieniędzy pasażerom;
- d) publiczne ujawnianie tożsamości przewoźnika lotniczego, który faktycznie eksploatuje statek powietrzny;

e) właściwa kondycja finansowa przedsiębiorstw lotniczych należących do danej Strony;

f) ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu obrażeń odniesionych przez pasażerów; oraz

g) określanie środków dotyczących dostępności.

2. Strony starają się konsultować ze sobą w ramach wspólnego komitetu w sprawach dotyczących interesu konsumentów, w tym planowanych środków, w celu osiągnięcia w miarę możliwości zgodności podejść.

Artykuł 11

Dostępność portów lotniczych oraz obiektów i urządzeń oraz usług lotniczych

1. W momencie dokonywania ustaleń każda ze Stron zapewnia udostępnianie przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony, w sposób wolny od dyskryminacji, portów lotniczych, dróg powietrznych, służb kontroli ruchu lotniczego oraz służb żeglugi powietrznej, ochrony lotnictwa cywilnego, obsługi naziemnej i innych powiązanych obiektów i urządzeń oraz usług udostępnianych na terytorium tej Strony.

2. Strony w najszerszym możliwym zakresie podejmują wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia skutecznego dostępu do obiektów i urządzeń oraz usług, z zastrzeżeniem ograniczeń prawnych, operacyjnych oraz fizycznych, na zasadzie sprawiedliwego i równego dostępu i z zachowaniem przejrzystości procedur uzyskiwania dostępu.

3. Każda ze Stron zapewnia przejrzyste, efektywne i wolne od dyskryminacji stosowanie procedur, wytycznych i przepisów dotyczących zarządzania przydziałami czasu na start lub lądowanie i mających zastosowanie do portów lotniczych na terytorium tej Strony.

4. Jeżeli jedna ze Stron uważa, że druga Strona narusza postanowienia niniejszego artykułu, może powiadomić drugą Stronę o swoich ustaleniach i zwrócić się z wnioskiem o konsultacje zgodnie z art. 17 ust. 4 (Wspólny komitet).

Artykuł 12

Opłaty za korzystanie z portów lotniczych, obiektów i urządzeń oraz usług lotniczych

1. Każda ze Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony, oparty na kosztach i wolny od niesłusznej dyskryminacji charakter opłat od użytkownika, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony przez właściwe organy lub władze Strony nakładające opłaty. W żadnym przypadku tego rodzaju opłaty od użytkownika nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków dostępnych dla dowolnego innego przedsiębiorstwa lotniczego.

2. Każda ze Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony i wolny od niesłusznej dyskryminacji charakter oraz równomierny podział między kategorie użytkowników opłat od użytkowników, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania z portów lotniczych oraz obiektów i urządzeń oraz usług ochrony lotnictwa cywilnego i innych powiązanych obiektów i urządzeń oraz usług na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony przez właściwe organy lub władze Strony nakładające opłaty. Opłaty te odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub organy nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich obiektów i urządzeń oraz usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa cywilnego w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu danego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Obiekty i urządzenia oraz usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są zapewniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku tego rodzaju opłaty nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków dostępnych dla dowolnego innego przedsiębiorstwa lotniczego w chwili nakładania opłat.

3. Każda ze Stron zachęca do konsultacji między właściwymi władzami lub organami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z obiektów i urządzeń oraz usług lub organami je reprezentującymi oraz zachęca właściwe władze lub organy nakładające opłaty i przedsiębiorstwa lotnicze lub organy je reprezentujące do wymiany informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu, czy opłaty są uzasadnione zgodnie z zasadami ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zachęca właściwe organy nakładające opłaty do informowania użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o propozycjach zmian w pobieranych opłatach od użytkownika po to, aby mieć możliwość rozważenia opinii użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

4. Strona nie zostanie uznana za naruszającą postanowienia niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w art. 21 (Rozstrzyganie sporów), chyba że:

- a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty lub praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Strony; lub
- b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszystkich dostępnych jej działań w celu zmiany opłaty lub praktyki, które naruszają postanowienia niniejszego artykułu.

Artykuł 13

Ramy handlowe

1. Każda Strona zapewnia przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony równe i sprawiedliwe warunki wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową.

Zdolność przewozowa

2. Każda Strona zezwala każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Strony na określanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanych przez to przedsiębiorstwo lotnicze

przewozów na podstawie niniejszej Umowy zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi wynikającymi z sytuacji na rynku. Żadna Strona nie może jednostronnie ograniczać wielkości ruchu lotniczego, częstotliwości ani regularności połączeń, ani typu lub typów statków powietrznych wykorzystywanych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, jak również nie może wymagać przedkładania rozkładów lotów, programów lotów czarterowych ani planów operacyjnych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn technicznych, operacyjnych lub ze względów ochrony środowiska (lokalna jakość powietrza i hałas) według ujednoczonych warunków zgodnych z art. 15 konwencji.

Dzielenie oznaczeń linii

3. a) Z zastrzeżeniem wymogów regulacyjnych, stosowanych normalnie do tego rodzaju operacji przez każdą ze Stron, każde przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony może zawierać porozumienia o współpracy w celu:

(i) oferowania przewozów lotniczych na określonych trasach w ramach sprzedawania przewozów pod własnym kodem w odniesieniu do lotów wykonywanych przez dowolne przedsiębiorstwo lotnicze Kanady lub państwa członkowskiego, lub dowolnego kraju trzeciego, lub przedsiębiorstwa transportu naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

(ii) wykonywania przewozu pod kodem innego dowolnego przedsiębiorstwa lotniczego, o ile to przedsiębiorstwo lotnicze zostało upoważnione przez władze lotnicze Strony do sprzedawania przewozów pod swoim własnym kodem w odniesieniu do lotów wykonywanych przez dowolne przedsiębiorstwo lotnicze Strony.

b) Strona może wymagać od wszystkich przedsiębiorstw lotniczych zaangażowanych w porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii posiadania odpowiedniego upoważnienia na daną trasę.

c) Strona nie odmawia wydania zezwolenia na wykonywanie połączeń w ramach dzielenia oznaczeń linii określone w ust. 3 lit. a) ppkt (i) niniejszego artykułu z powodu nieposiadania przez przedsiębiorstwo lotnicze eksploatujące statek powietrzny prawa do wykonywania przewozów pod kodem innego przedsiębiorstwa lotniczego.

d) Strony wymagają od wszystkich przedsiębiorstw lotniczych biorących udział w takich porozumieniach o dzieleniu oznaczeń linii pełnego informowania pasażerów o tożsamości operatora oraz rodzaju przewozu na każdym odcinku podróży.

Obsługa naziemna

4. Każda ze Stron zezwala przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony, wykonującym połączenia na jej terytorium, na:

- a) wykonywanie własnej obsługi naziemnej na terytorium danej Strony, na zasadzie wzajemności, oraz, według ich uznania, korzystanie w całości albo częściowo z obsługi naziemnej wykonywanej przez agenta upoważnionego do świadczenia takiej usługi przez właściwe władze Strony; oraz
- b) świadczenie usług obsługi naziemnej dla innych przedsiębiorstw lotniczych wykonujących połączenia w tym samym porcie lotniczym, pod warunkiem uzyskania upoważnienia i zgodnie ze stosownymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

5. Wykonywanie praw przewidzianych w ust. 4 lit. a) i b) niniejszego artykułu podlega jedynie ograniczeniom fizycznym lub operacyjnym wynikającym przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa lub ochrony portu lotniczego. Wszelkie ograniczenia są stosowane jednolicie i na warunkach nie mniej korzystnych niż najbardziej korzystne warunki dostępne w chwili nakładania ograniczeń dla dowolnego przedsiębiorstwa lotniczego z dowolnego kraju, wykonującego podobne międzynarodowe przewozy lotnicze.

Przedstawiciele przedsiębiorstw lotniczych

6. Każda ze Stron zezwala na:

- a) sprowadzanie przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony na terytorium danej Strony i utrzymywanie na tym terytorium swoich przedstawicieli oraz personelu handlowego, menedżerów, personelu sprzedaży, technicznego, operacyjnego i innych wyspecjalizowanych pracowników, stosownie do wymogów usług świadczonych przez dane przedsiębiorstwo lotnicze, z zachowaniem zasady wzajemności;
- b) wypełnienie zapotrzebowania na wyżej wymieniony personel, według uznania przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, poprzez zaangażowanie własnego personelu tego przedsiębiorstwa lub skorzystanie z usług dowolnej innej organizacji, spółki lub przedsiębiorstwa lotniczego działających na danym terytorium i upoważnionych do świadczenia takich usług na rzecz innych przedsiębiorstw lotniczych; oraz
- c) otwieranie przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony biur na terytorium danej Strony w celu promocji i sprzedaży przewozów lotniczych i związanej z tym działalnością.

7. Każda ze Stron wymaga od przedstawicieli i personelu przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych danej Strony. Zgodnie z takimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi:

- a) każda ze Stron w najkrótszym możliwym terminie wydaje przedstawicielom i pracownikom, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, niezbędne pozwolenia na pracę, wizy lub inne podobne dokumenty; oraz
- b) każda ze Stron ułatwia i przyspiesza zatwierdzanie wszelkich wymogów dotyczących zezwoleń na zatrudnienie personelu wykonującego określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni.

Sprzedaż, lokalne wydatki i transfer wpływów

8. Każda ze Stron zezwala przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony:

- a) na prowadzenie na terytorium danej Strony sprzedaży przewozów lotniczych w sposób bezpośredni lub, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów oraz na sprzedaż przewozów w walucie obowiązującej na terytorium danej Strony lub, według swojego uznania, w walutach wymiennalnych innych państw, przy czym każda osoba ma możliwość nabywania takich przewozów w walutach akceptowanych przez te przedsiębiorstwa lotnicze;
- b) na opłacanie lokalnych wydatków, w tym zakupów paliwa, na terytorium danej Strony w lokalnej walucie lub, według swojego uznania, w walutach wymiennalnych; oraz
- c) na wymienianie i transfer za granicę, na żądanie, środków uzyskanych w toku normalnej działalności. Takie operacje wymiany i transferu są dozwolone bez ograniczeń lub opóźnień według kursu wymiany stosowanego do transakcji bieżących, obowiązujących w chwili złożenia polecenia przelewu, i nie podlegają żadnym opłatom poza normalnymi opłatami za obsługę pobieranymi przez banki od tego rodzaju transakcji.

Usługi intermodalne

9. Każda ze Stron zezwala przedsiębiorstwom lotniczym wykonującym:

- a) przewozy łączone – na korzystanie z lądowego lub morskiego transportu naziemnego w związku z przewozami lotniczymi. Przewóz taki może być zapewniany przez przedsiębiorstwa lotnicze w ramach porozumień z przewoźnikami naziemnymi lub też przedsiębiorstwa lotnicze mogą wykonywać transport naziemny we własnym zakresie;
- b) przewozy towarowe – na nieograniczone korzystanie, w związku z przewozami lotniczymi, z dowolnego rodzaju lądowego lub morskiego transportu naziemnego towarów do lub z dowolnych punktów na terytorium Stron lub w kraju trzecim, w tym przewozu do i z wszelkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odpraw celnych, w tym także, w stosownych przypadkach, na przewóz towarów nie zwolnionych z cła z zachowaniem obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych; dostęp do odprawy celnej i obiektów i urządzeń w portach lotniczych dla towarów przemieszczanych drogą naziemną lub lotniczą; oraz wykonywanie transportu naziemnego towarów samodzielnie, z zachowaniem krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie do takiego przewozu lub w ramach porozumień z innymi przewoźnikami naziemnymi, które mogą również obejmować przewóz naziemny wykonywany przez przedsiębiorstwa lotnicze dowolnego innego kraju; oraz
- c) usługi intermodalne – na oferowanie po jednej łącznej cenie połączonego transportu lotniczego i naziemnego, pod warunkiem że pasażerów i spedytorów nie wprowadza się w błąd co do faktów dotyczących takiego przewozu.

Ceny

10. Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przedsiębiorstwa lotnicze na zasadach wolnej i uczciwej konkurencji. Żadna ze Stron nie podejmuje jednostronnych działań skierowanych przeciwko wprowadzeniu lub utrzymaniu ceny przewozów międzynarodowych na swoim terytorium lub ze swojego terytorium.

11. Strony nie wymagają zgłaszania cen władzom lotniczym.

12. Strony zezwalają władzom lotniczym na prowadzenie dyskusji w celu omówienia, w szczególności, zagadnień ewentualnych niesprawiedliwych, nieuzasadnionych lub dyskryminujących cen.

Komputerowe systemy rezerwacji

13. Strony stosują swoje odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze dotyczące prowadzenia komputerowych systemów rezerwacji na swoich terytoriach w sposób sprawiedliwy i wolny od dyskryminacji.

Franchising i korzystanie z marek

14. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mogą wykonywać przewozy lotnicze zgodnie z niniejszą Umową w ramach porozumień franchisingowych lub porozumień dotyczących korzystania z marki zawartych z innymi przedsiębiorstwami, w tym przedsiębiorstwami lotniczymi, pod warunkiem że przedsiębiorstwo lotnicze wykonujące przewozy lotnicze posiada odpowiednie upoważnienie na daną trasę, spełnione są warunki przewidziane w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych oraz uzyskano zgodę władz lotniczych.

Umowa leasingu z załogą (leasing mokry)

15. W celu wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową przedsiębiorstwa lotnicze Stron mogą wykonywać przewozy lotnicze zgodnie z niniejszą Umową przy użyciu statków powietrznych z załogą udostępnianych przez inne przedsiębiorstwa lotnicze, w tym przedsiębiorstwa z innych krajów, pod warunkiem uzyskania zgody władz lotniczych oraz o ile przedsiębiorstwo lotnicze wykonujące przewozy lotnicze i użytkownik statku powietrznego biorący udział w takim porozumieniu posiadają odpowiednie upoważnienia. Dla celów niniejszego ustępu przedsiębiorstwo lotnicze eksploatujące statek powietrzny nie musi posiadać odpowiedniego upoważnienia na daną trasę.

Loty czarterowe/nierregularne

16. Postanowienia art. 4 (Inwestycje), 5 (Stosowanie przepisów ustawowych), 6 (Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego), 7 (Ochrona lotnictwa cywilnego), 8 (Cła, podatki i opłaty), 9 (Statystyka), 10 (Interes konsumentów), 11 (Dostępność portów lotniczych oraz obiektów i urządzeń oraz usług lotniczych), 12 (Opłaty za korzystanie z portów lotniczych oraz obiektów i urządzeń oraz usług lotniczych), 13 (Ramy handlowe), 14 (Konkurencja), 15 (Zarządzanie ruchem lotniczym), 17

(Wspólny komitet) i 18 (Środowisko) niniejszej Umowy mają zastosowanie również do lotów czarterowych i innych lotów nieregularnych na lub z terytorium jednej Strony, wykonywanych przez przewoźników drugiej Strony.

17. Po otrzymaniu wniosku dotyczącego wykonywania lotów czarterowych lub innych lotów nieregularnych Strony wydają przewoźnikowi lotniczemu potrzebne upoważnienia i zezwolenia w najkrótszym przewidzianym procedurami terminie.

Artykuł 14

Konkurencja

1. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie sprawiedliwego i konkurencyjnego środowiska dla wykonywania przewozów lotniczych. Strony uznają, że przedsiębiorstwa lotnicze stosują sprawiedliwe i konkurencyjne praktyki najczęściej wtedy, gdy działają na warunkach w pełni rynkowych i nie są subsydiowane przez państwo. Strony uznają również, że zasadnicze znaczenie dla stworzenia sprawiedliwego i konkurencyjnego środowiska mają kwestie takie jak, między innymi, warunki prywatyzacji przedsiębiorstw lotniczych, eliminowanie subsydiowania zaburzającego konkurencję, a także równy i wolny od dyskryminacji dostęp do obiektów i urządzeń portów lotniczych i usług lotniczych oraz do komputerowych systemów rezerwacji.

2. Jeśli jedna ze Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Strony mogą mieć niekorzystny wpływ sprawiedliwe i konkurencyjne środowisko oraz na wykonywanie przewozów lotniczych przewidzianych w niniejszej Umowie przez przedsiębiorstwa lotnicze tej Strony, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Może ona również zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu. Strony zgadzają się, że stopień, w jakim subwencja lub inna interwencja może podważać cele niniejszej Umowy dotyczące konkurencyjnego środowiska, jest uprawnionym tematem dyskusji w ramach wspólnego komitetu.

3. Kwestie, jakie mogą być podnoszone na podstawie niniejszego artykułu, obejmują między innymi dokapitalizowanie, subsydiowanie krzyżowe, dotacje, gwarancje, prawa własności, ulgi lub zwolnienia podatkowe, ochronę przed upadłością oraz ubezpieczenia, udzielane przez jednostki administracji rządowej. Z zastrzeżeniem art.14 ust. 4, Strona, po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek administracji rządowej na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, szczeblu prowincji lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem.

4. Strony uznają współpracę pomiędzy swoimi odpowiednimi organami odpowiedzialnymi za konkurencję, wynikającą z Umowy między rządem Kanady a Wspólnotami Europejskimi dotyczącej stosowania prawa konkurencji, sporządzonej w Bonn dnia 17 czerwca 1999 r.

5. Jeżeli po przeprowadzeniu konsultacji w ramach wspólnego komitetu Strona uzna, że warunki, o których mowa w art. 14 ust. 2, występują w dalszym ciągu i mogą z dużym prawdopodobieństwem działać poważnie na niekorzyść przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych tej Strony lub szkodzić temu przedsiębiorstwu lub tym przedsiębiorstwom, Strona taka może podjąć działanie. Strona może podjąć działanie na podstawie niniejszego ustępu albo z chwilą określenia, decyzją wspólnego komitetu, procedur i kryteriów takiego działania, lub po upływie roku od momentu rozpoczęcia tymczasowego stosowania przez Strony niniejszej Umowy lub jej wejścia w życie, w zależności od tego, który termin wypada wcześniej. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z niniejszym ustępem jest właściwe, proporcjonalne i ograniczone co do czasu i zakresu koniecznych do podjęcia działań. Działanie takie jest podejmowane wyłącznie w odniesieniu do jednostki odnoszącej korzyści z warunków, o których mowa w ust. 2, i pozostaje bez uszczerbku dla prawa obu Stron do podjęcia działań na podstawie art. 21 (Rozstrzygnięcie sporów).

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

Strony współpracują w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem oraz kwestii politycznych dotyczących zarządzania ruchem lotniczym w celu zoptymalizowania ogólnej skuteczności istniejących systemów, ograniczenia ich kosztów oraz poprawy ich bezpieczeństwa i wydajności. Strony zachęcają swoje jednostki zapewniające służby żeglugi powietrznej do kontynuowania współpracy w zakresie interoperacyjności w celu dalszej integracji systemów obu Stron tam, gdzie jest to możliwe, ograniczania wpływu lotnictwa na środowisko oraz prowadzenia w stosownych przypadkach wymiany informacji.

Artykuł 16

Ciągłość wyznaczeń i upoważnień

1. Każde przedsiębiorstwo lotnicze Kanady lub państwa członkowskiego, które jest aktualnie wyznaczone przez rząd danego państwa na podstawie umowy o transporcie lotniczym zawartej z Kanadą, a zastępowanej niniejszą Umową, jest uznawane za przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone do wykonywania przewozów lotniczych.

2. Każde przedsiębiorstwo lotnicze Kanady lub państwa członkowskiego, które posiada koncesję lub upoważnienie w zakresie wykonywania przewozów lotniczych, wydane przez władze lotnicze jednej ze Stron i ważne w dniu wejścia w życie niniejszej Umowy, do czasu wydania nowej lub zmienionej koncesji lub nowego lub zmienionego upoważnienia na mocy niniejszej Umowy w dalszym ciągu posiada wszystkie uprawnienia przewidziane w takiej koncesji lub w takim upoważnieniu i jest tym samym uznawana za upoważnioną do wykonywania przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową.

3. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie stanowi dla przedsiębiorstwa lotniczego jednej ze Stron, które nie zostało wymienione w ust. 1 ani 2 niniejszego artykułu, przeszkody w uzyskaniu wyznaczenia lub upoważnienia do wykonywania przewozów lotniczych.

Artykuł 17

Wspólny komitet

1. Niniejszym Strony powołują komitet złożony z przedstawicieli Stron (zwany dalej „wspólnym komitetem”).

2. Wspólny komitet określa władze lotnicze i inne organy właściwe do spraw wchodzących w zakres niniejszej Umowy i ułatwia kontakty pomiędzy nimi.

3. Wspólny komitet spotyka się w razie potrzeby, co najmniej raz w roku. Każda Strona może wnioskować o zwołanie komitetu.

4. Każda ze Stron może ponadto wnieść o zwołanie posiedzenia wspólnego komitetu w celu rozwiązania problemów związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej Umowy oraz w celu podjęcia starań zmierzających do wyjaśnienia wszelkich obaw zgłoszonych przez drugą Stronę. Posiedzenie takie powinno rozpocząć się w jak najwcześniejszym terminie, lecz nie później niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba że Strony postanowią inaczej.

5. Wspólny komitet podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.

6. Wspólny komitet promuje współpracę między Stronami, a przedmiotem jego rozważań mogą być dowolne kwestie dotyczące funkcjonowania lub wdrożenia niniejszej Umowy, w szczególności:

a) ocena warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze zgodnie z niniejszą Umową;

b) wymiana informacji, w tym doradztwo w zakresie zmian krajowych przepisów i polityk mających wpływ na Umowę;

c) rozważanie ewentualnych obszarów dalszego rozwoju Umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian Umowy;

d) zalecenia dotyczące warunków, procedur i zmian wymaganych od nowych państw członkowskich przed przystąpieniem do niniejszej Umowy; oraz

e) omawianie kwestii dotyczących inwestycji, własności i kontroli oraz potwierdzenie spełnienia warunków stopniowego otwarcia praw przewozowych, o których mowa w załączniku 2 do niniejszej Umowy.

7. Wspólny komitet rozwija współpracę i promuje wymianę na szczeblu ekspertów w zakresie nowych inicjatyw legislacyjnych i regulacyjnych.

8. Wspólny komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

9. Wszystkie decyzje wspólnego komitetu podejmowane są w drodze konsensu.

Artykuł 18**Środowisko**

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa.

2. Bez uszczerbku dla praw i zobowiązań Stron wynikających z prawa międzynarodowego i konwencji każda ze Stron ma w ramach swojej suwerennej jurysdykcji prawo do podejmowania i stosowania odpowiednich środków dotyczących wpływu transportu lotniczego na środowisko, pod warunkiem że środki te są stosowane bez rozróżnień ze względu na przynależność państwową.

3. Strony uznają, że przy opracowywaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa należy starannie rozważać koszty działań w zakresie ochrony środowiska i wynikające z nich korzyści. Kiedy jedna ze Stron rozważa propozycje działań w zakresie ochrony środowiska, powinna poddać ocenie ich ewentualny niekorzystny wpływ na wykonywanie praw zawartych w niniejszej Umowie oraz, jeśli działania takie zostaną uchwalone, podjąć odpowiednie kroki służące złagodzeniu tego niekorzystnego wpływu.

4. Strony uznają znaczenie współpracy oraz przeanalizowania w ramach wielostronnych dyskusji wpływu lotnictwa na środowisko i gospodarkę oraz zapewnienia pełnej zgodności ewentualnych środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

5. Przy określaniu działań z zakresu ochrony środowiska należy kierować się standardami ochrony środowiska dotyczącymi lotnictwa przyjętymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w załącznikach do konwencji, z wyjątkiem przypadków, w których zgłoszone zostały rozbieżności.

6. Strony starają się konsultować ze sobą w kwestiach dotyczących środowiska, w tym planowanych działań, które mogą z dużym prawdopodobieństwem wyrzucić znaczny wpływ na międzynarodowe przewozy lotnicze objęte niniejszą Umową, w celu osiągnięcia w miarę możliwości zgodności podejść. Konsultacje rozpoczynają się w ciągu 30 dni od otrzymania stosownego wniosku lub w innym obopólnie uzgodnionym terminie.

Artykuł 19**Kwestie pracownicze**

1. Strony uznają wagę uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na kwestie pracowników, zatrudnienia i warunków pracy.

2. Każda ze Stron może zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu powołanego na mocy art. 17 w celu omówienia kwestii pracowniczych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 20**Współpraca międzynarodowa**

Strony mogą wnieść pod obrady wspólnego komitetu powołanego na mocy art. 17 kwestie dotyczące:

a) transportu lotniczego i organizacji międzynarodowych;

b) ewentualnych zmian w stosunkach między stronami a innymi krajami w dziedzinie transportu lotniczego; oraz

c) trendów w porozumieniach dwustronnych lub wielostronnych

wraz z propozycjami dotyczącymi opracowania skoordynowanych stanowisk w tych obszarach, w tych przypadkach, gdzie jest to możliwe.

Artykuł 21**Rozstrzygnięcie sporów**

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego wykładni lub stosowania niniejszej Umowy Strony w pierwszej kolejności podejmą starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach wspólnego komitetu. Takie formalne konsultacje rozpoczynają się w najkrótszym możliwym terminie, lecz – niezależnie od postanowień art. 17 ust. 4 – nie później niż w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez jedną Stronę pisemnego wniosku drugiej Strony, w którym Strona ta powołuje się na niniejszy artykuł, chyba że Strony postanowią inaczej.

2. Jeżeli spór nie zostanie rozstrzygnięty w ciągu 60 dni od otrzymania wniosku o formalne konsultacje, może zostać przekazany do rozstrzygnięcia przez inną osobę lub organ za zgodą Stron. Jeśli Strony nie wyrażają takiej zgody, na wniosek jednej ze Stron spór jest przekazywany do rozstrzygnięcia w drodze arbitrażu przez trybunał złożony z trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej.

3. Każda ze Stron sporu wyznacza niezależnego arbitra w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku o rozstrzygnięcie sporu w drodze arbitrażu. Trzeci arbiter jest powoływany w ciągu kolejnych 45 dni w drodze porozumienia między dwoma arbitrami wyznaczonymi przez Strony. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczy arbitra w podanym terminie albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w podanym terminie, każda ze stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie, stosownie do okoliczności, arbitra lub arbitrów. Jeżeli Przewodniczący ma to samo obywatelstwo co jedna ze Stron, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący, który nie jest zdyskwalifikowany z tego samego powodu. W każdym przypadku trzeci arbiter jest obywatelem kraju trzeciego, działa jako przewodniczący trybunału arbitrażowego i określa miejsce, gdzie odbędzie się postępowanie arbitrażowe.

4. Trybunał arbitrażowy określa swój regulamin i harmonogram postępowania.

5. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie sporu podjęcie tymczasowych działań zaradczych do momentu podjęcia przez trybunał ostatecznej decyzji.

6. Trybunał arbitrażowy stara się wydać pisemną decyzję w terminie 180 dni od otrzymania wniosku o przeprowadzenie arbitrażu. Decyzje trybunału arbitrażowego przyjmowane są większością głosów.

7. Jeśli trybunał arbitrażowy stwierdzi, że nastąpiło naruszenie postanowień niniejszej Umowy, a odpowiedzialna za to Strona nie podejmuje działań zaradczych, ani nie osiągnęła w terminie 30 dni od ogłoszenia decyzji trybunału porozumienia z drugą stroną co do obopólnie zadowalającego rozwiązania, druga Strona może zawiesić porównywalne korzyści wynikające z niniejszej Umowy do czasu rozstrzygnięcia sporu.

8. Koszty trybunału arbitrażowego są ponoszone w równych częściach przez strony sporu.

9. Do celów niniejszego artykułu Wspólnota Europejska i państwa członkowskie działają wspólnie.

Artykuł 22

Zmiana

Wszelkie zmiany niniejszej Umowy mogą być obopólnie uzgodnione przez Strony w wyniku konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 17 (Wspólny komitet) niniejszej Umowy. Zmiany te wchodzi w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 23 (Wejście w życie i tymczasowe stosowanie).

Artykuł 23

Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie miesiąca od daty przekazania ostatniej noty dyplomatycznej, w której Strony potwierdzają, że wszystkie procedury konieczne do wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone. Do celów tej wymiany Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie wskazują Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej. Kanada dostarcza Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę lub noty dyplomatyczne skierowane do Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, zaś Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej dostarcza Kanadzie noty dyplomatyczne złożone przez Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie. Nota dyplomatyczna lub noty dyplomatyczne od Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich zawierają złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej umowy zostały zakończone.

2. Niezależnie od postanowień ust. 1 niniejszego artykułu Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej Umowy zgodnie z przepisami prawa krajowego Stron od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu przekazania ostatniej noty, w której Strony wzajemnie notyfikowały zakończenie stosowania procedur krajowych.

Artykuł 24

Wypowiedzenie

Każda Strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie drugą Stronę o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie prze-

syłane jest jednocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Umowa wygasa po upływie jednego (1) roku od dnia otrzymania powiadomienia przez drugą Stronę, chyba że powiadomienie zostanie wycofane za obopólną zgodą przed upływem tego terminu. W przypadku braku potwierdzenia odbioru powiadomienia przez drugą Stronę uznaje się, że zostało ono otrzymane po upływie czternastu (14) dni od otrzymania powiadomienia przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i Sekretariat Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 25

Rejestracja Umowy

Niniejsza Umowa oraz wszystkie jej zmiany po wejściu w życie są rejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych. Druga Strona jest informowana o rejestracji, gdy tylko zostanie ona potwierdzona przez Sekretariat Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 26

Związek z innymi umowami

1. W przypadku gdy Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub inną międzynarodową organizację międzyrządową, która to decyzja dotyczy spraw objętych niniejszą Umową, Strony przeprowadzają konsultację w ramach wspólnego komitetu w celu rozstrzygnięcia, w jakim zakresie postanowienia takiej umowy wielostronnej lub takiej decyzji mają wpływ na niniejszą Umowę oraz czy niniejsza Umowa wymaga zmian w celu uwzględnienia tych okoliczności.

2. W okresie tymczasowego stosowania Umowy zgodnie z art. 23 ust. 2 (Wejście w życie i tymczasowe stosowanie) stosowanie umów dwustronnych wymienionych w załączniku 3 do niniejszej Umowy zostaje zawieszane, z wyjątkiem przypadków wskazanych w załączniku 2 do niniejszej Umowy. Po wejściu w życie zgodnie z art. 23 ust. 1 niniejszej Umowy zastępuje ona odpowiednie postanowienia umów dwustronnych wymienionych w załączniku 3, z wyjątkiem przypadków wskazanych w załączniku 2 do niniejszej Umowy.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w dwóch egzemplarzach w Brukseli dnia siedemnastego grudnia 2009 r. w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim, przy czym wszystkie wersje są jednakowo autentyczne.

ZAŁĄCZNIK 1

WYKAZ TRAS

1. Do celów art. 2 ust. 1 lit. c) niniejszej Umowy każda ze Stron zezwala przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony na wykonywanie przewozów lotniczych na trasach określonych poniżej:

a) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych Kanady:

punkty przed Kanadą – punkty w Kanadzie – punkty pośrednie – punkty w państwach członkowskich i w obrębie państw członkowskich – punkty położone dalej;

b) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych Wspólnoty Europejskiej:

punkty przed państwami członkowskimi – punkty w państwach członkowskich – punkty pośrednie – punkty w Kanadzie i w obrębie Kanady – punkty położone dalej.

2. Przedsiębiorstwa lotnicze Strony mogą, według swego uznania, w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach:

a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;

b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

c) obsługiwać punkty przed, punkty pośrednie i położone dalej oraz punkty położone na terytoriach stron w dowolnej kombinacji i w dowolnym porządku;

d) opuszczać lądowania w jakimkolwiek punkcie lub punktach;

e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego na inny ze swoich statków powietrznych, bez żadnych ograniczeń co do typu lub numeru statku powietrznego w jakimkolwiek punkcie;

f) obsługiwać punkty położone przed jakimkolwiek punktem na swoim terytorium, ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu, oraz oferować i publicznie reklamować takie przewozy jako połączenia tranzytowe;

g) dokonywać międzylądowań w dowolnych punktach położonych w obrębie lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;

h) wykonywać przewozy tranzytowe przez punkty pośrednie i punkty na terytorium drugiej Strony;

i) łączyć przewozy na jednym statku powietrznym niezależnie od miejsca pochodzenia przewozu; oraz

j) wykonywać przewozy w ramach dzielenia oznaczeń linii zgodnie z art. 13 ust. 3 (Ramy handlowe) niniejszej Umowy;

bez ograniczeń co do kierunku lub położenia geograficznego oraz bez utraty prawa do wykonywania przewozów dozwolonych na podstawie niniejszej Umowy.

ZAŁĄCZNIK 2

USTALENIA DOTYCZĄCE DOSTĘPNOŚCI PRAW

SEKCJA 1

Własność przedsiębiorstw lotniczych obu Stron i kontrola nad tymi przedsiębiorstwami

1. Niezależnie od postanowień art. 4 (Inwestycje) prawo własności przedsiębiorstw lotniczych Strony przez obywateli wszystkich innych Stron jest dozwolone, na zasadzie wzajemności, w zakresie dopuszczonym przez krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze Kanady dotyczące inwestycji zagranicznych w przedsiębiorstwa lotnicze.
2. Niezależnie od postanowień art. 3 ust. 2 lit. c) (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) oraz art. 4 (Inwestycje) Umowy do momentu, w którym przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w sekcji 2 ust. 2 lit. c) i d) niniejszego załącznika, nie wskażą inaczej, w miejsce art. 3 ust. 2 lit. c) (Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie) w odniesieniu do własności przedsiębiorstw lotniczych oraz kontroli nad nimi stosuje się następujące postanowienie:

„w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego Kanady obywatele Kanady posiadają przeważającą część własności przedsiębiorstwa lotniczego oraz sprawują nad nim skuteczną kontrolę, przedsiębiorstwo lotnicze posiada koncesję jako przedsiębiorstwo kanadyjskie, a jego głównym miejscem prowadzenia działalności jest Kanada; w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego państwa członkowskiego obywatele państw członkowskich, Islandii, Liechtensteinu, Norwegii lub Szwajcarii posiadają przeważającą część własności przedsiębiorstwa lotniczego i sprawują nad nim skuteczną kontrolę, przedsiębiorstwo lotnicze posiada koncesję jako wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze, a jego głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo członkowskie”.

SEKCJA 2

Stopniowe udostępnianie praw przewozowych

1. Wykonując prawa przewozowe określone w ust. 2 niniejszej sekcji, przedsiębiorstwa lotnicze Stron korzystają ze swobody operacyjnej dopuszczonej zgodnie z ust. 2 załącznika 1.
2. Niezależnie od praw przewozowych określonych w załączniku 1 do niniejszej Umowy:
 - a) z chwilą, gdy krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze obu Stron zezwolą obywatelom drugiej Strony na posiadanie własności i kontrolowanie łącznie do 25 procent udziałów uprawniających do głosowania w przedsiębiorstwach lotniczych, zastosowanie mają następujące prawa:
 - (i) w przypadku przewozów łączonych oraz przewozów wyłącznie towarowych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych Kanady – prawo do wykonywania przewozów międzynarodowych pomiędzy dowolnymi punktami w Kanadzie i dowolnymi punktami w państwach członkowskich; w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych – prawo do wykonywania przewozów lotniczych pomiędzy dowolnymi punktami w państwach członkowskich i dowolnymi punktami w Kanadzie. Ponadto, w przypadku przewozów łączonych oraz przewozów wyłącznie towarowych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych jednej Strony – prawo do wykonywania przewozów międzynarodowych do i z punktów w krajach trzecich przez dowolne punkty na terytorium tej Strony, ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu, oraz prawo do oferowania i publicznego reklamowania takich przewozów jako połączeń tranzytowych;
 - (ii) w przypadku przewozów wyłącznie towarowych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych obu Stron – prawo do wykonywania przewozów międzynarodowych pomiędzy terytorium drugiej Strony a punktami w krajach trzecich w połączeniu z przewozami pomiędzy punktami na terytorium danej strony a punktami na terytorium drugiej Strony;
 - (iii) w przypadku przewozów łączonych oraz przewozów wyłącznie towarowych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych obu Stron – prawa operacyjne przewidziane w dwustronnych umowach o transporcie lotniczym między Kanadą a państwami członkowskimi, wyszczególnionych w załączniku 3 sekcja 1, oraz prawa operacyjne w ramach porozumień stosowanych między Kanadą a poszczególnymi państwami członkowskimi, wyszczególnione w załączniku 3 sekcja 2. W odniesieniu do praw piątej wolności w punktach położonych dalej, określonych w niniejszym podpunkcie, wszelkie ograniczenia inne niż ograniczenia geograficzne, ograniczenia liczby punktów oraz określone ograniczenia częstotliwości przestają mieć zastosowanie; oraz
 - (iv) dla większej pewności prawa zawarte w ppkt (i) i (ii) powyżej są dostępne w przypadkach, w których w chwili rozpoczęcia tymczasowego stosowania lub wejścia w życie niniejszej Umowy nie obowiązywała żadna umowa dwustronna ani żadne ustalenie dwustronne oraz w których prawa wynikające z takiej umowy, dostępne bezpośrednio przed tymczasowym stosowaniem lub podpisaniem niniejszej Umowy, były mniej liberalne niż prawa zawarte w ppkt (i) i (ii) powyżej;

- b) z chwilą, gdy krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze obu Stron zezwolą obywatelom drugiej Strony na posiadanie własności i kontrolowanie łącznie do 49 procent udziałów uprawniających do głosowania w przedsiębiorstwach lotniczych oprócz praw wynikających z ust. 2 lit. a), zastosowanie mają następujące prawa:
- (i) w przypadku przewozów łączonych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych obu Stron prawa piątej wolności są dostępne w dowolnych punktach pośrednich, a w przypadku w przedsiębiorstwach lotniczych Kanady – pomiędzy dowolnymi punktami w państwach członkowskich a dowolnymi punktami w innych państwach członkowskich, pod warunkiem że w przypadku przedsiębiorstw lotniczych Kanady połączenie obejmuje punkt w Kanadzie, a w przypadku przedsiębiorstw lotniczych Wspólnoty – punkt w jakimkolwiek państwie członkowskim;
 - (ii) w przypadku przewozów łączonych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych Kanady prawa piątej wolności są dostępne między dowolnymi punktami w państwach członkowskich a dowolnymi punktami w Maroku, Szwajcarii, Europejskim Obszarze Gospodarczym i na terytoriach innych członków Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego; oraz
 - (iii) w przypadku przewozów wyłącznie towarowych, bez konieczności obsługi punktu na terytorium danej Strony, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych Strony – prawo do wykonywania przewozów międzynarodowych między punktami na terytorium drugiej Strony a punktami w krajach trzecich;
- c) z chwilą, gdy krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze obu Stron zezwolą obywatelom jednej Strony na zakładanie przedsiębiorstw lotniczych na ich terytorium w celu wykonywania krajowych i międzynarodowych przewozów lotniczych, zgodnie z postanowieniami art. 17 ust. 5, ust. 6 lit. e) i art. 17 ust. 9 (Wspólny komitet) niniejszej Umowy, oprócz praw wynikających z ust. 2 lit. a) i b) zastosowanie mają następujące prawa:
- (i) w przypadku przewozów łączonych, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych obu Stron prawa piątej wolności są dostępne w dowolnych punktach położonych dalej, bez ograniczeń częstotliwości;
- d) z chwilą, gdy krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze obu Stron zezwolą na posiadanie pełnej własności przedsiębiorstw lotniczych jednej ze Stron przez obywateli drugiej Strony oraz sprawowanie przez tych obywateli kontroli nad takimi przedsiębiorstwami lotniczymi, a obie Strony wyrażą zgodę na pełne stosowanie załącznika 1 zgodnie z art. 17 ust. 5, ust. 6 lit. e) i art. 17 ust. 9 (Wspólny komitet) niniejszej Umowy oraz potwierdzą to zgodnie ze swoimi odnośnymi procedurami, postanowienia załącznika 2 powyżej przestają mieć zastosowanie, a załącznik 1 staje się skuteczny.
-

ZAŁĄCZNIK 3

DWUSTRONNE UMOWY MIĘDZY KANADĄ A PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

SEKCJA I

Zgodnie z art. 26 niniejszej Umowy zawieszają się lub zastępują następujące umowy dwustronne między Kanadą a państwami członkowskimi:

- a) Republika Austrii: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Austriackim Rządem Federalnym, podpisana w dniu 22 czerwca 1993 r.;
- b) Królestwo Belgii: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Belgii, podpisana w dniu 13 maja 1986 r.;
- c) Republika Czeska: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Czeskiej, podpisana w dniu 13 marca 1996 r.; Wymiana not zmieniająca tę umowę, podpisanych w dniu 28 kwietnia 2004 r. i 28 czerwca 2004 r.;
- d) Królestwo Danii: Umowa pomiędzy Kanadą a Danią o przewozach lotniczych pomiędzy obydwojoma krajami, podpisana w dniu 13 grudnia 1949 r.; Wymiana not między Kanadą a Danią związana z umową o przewozach lotniczych podpisaną między tymi dwoma krajami w Ottawie w dniu 13 grudnia 1949 r., podpisana w dniu 13 grudnia 1949 r.; Wymiana not między Kanadą a Danią zmieniająca umowę o przewozach lotniczych z 1949 r. podpisana w dniu 16 maja 1958 r.
- e) Republika Finlandii: Umowa pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Finlandii o przewozach lotniczych wykonywanych pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w dniu 28 maja 1990 r.; Wymiana not stanowiąca Umowę zmieniającą Umowę pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Finlandii o przewozach lotniczych wykonywanych pomiędzy i poza ich terytoriami, sporządzona w Helsinkach w dniu 28 maja 1990 r., podpisana w dniu 1 września 1999 r.;
- f) Republika Francuska: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Francuskiej, podpisana w dniu 15 czerwca 1976 r.; Wymiana not pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Francuskiej zmieniająca Umowę o transporcie lotniczym podpisaną w Paryżu w dniu 15 czerwca 1976 r., podpisana w dniu 21 grudnia 1982 r.;
- g) Republika Federalna Niemiec: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Federalnej Niemiec, podpisana w dniu 26 marca 1973 r.; Wymiana not pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Federalnej Niemiec zmieniająca Umowę o transporcie lotniczym podpisaną w Ottawie w dniu 26 marca 1976 r., podpisana w dniach 16 grudnia 1982 r. i 20 stycznia 1983 r.;
- h) Republika Grecja: Umowa o transporcie lotniczym pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Greckiej, podpisana w dniu 20 sierpnia 1984 r.; Wymiana not pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Greckiej stanowiąca umowę zmieniającą Umowę o transporcie lotniczym podpisaną w Toronto w dniu 20 sierpnia 1984 r., podpisana w dniach 23 czerwca 1995 r. i 19 lipca 1995 r.;
- i) Republika Węgierska: Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Kanady a Rządem Republiki Węgierskiej, podpisana w dniu 7 grudnia 1998 r.;
- j) Irlandia: Umowa między Kanadą a Irlandią o przewozach lotniczych między obydwojoma krajami, podpisana w dniu 8 sierpnia 1947 r.; Wymiana not (19 kwietnia i 31 maja 1948 r.) między Kanadą a Irlandią zmieniająca Umowę o przewozach lotniczych między obydwojoma krajami, podpisana w dniu 31 maja 1948 r.; Wymiana not między Kanadą a Irlandią stanowiąca zmianę załącznika do Umowy o transporcie lotniczym z dnia 8 sierpnia 1947 r., podpisana w dniu 9 lipca 1951 r.; Wymiana not między Kanadą a Irlandią zmieniająca Umowę o transporcie lotniczym między obydwojoma krajami z dnia 8 sierpnia 1947 r., podpisana w dniu 23 grudnia 1957 r.;
- k) Republika Włoch: Umowa o przewozach lotniczych między Kanadą a Włochami, podpisana w dniu 2 lutego 1960 r.; Wymiana not pomiędzy Rządem Kanady a Rządem Republiki Włoskiej stanowiąca Umowę zmieniającą Umowę o przewozach lotniczych, zgodnie z tym co określono w Protokole ustaleń z dnia 28 kwietnia 1972 r., podpisana w dniu 28 sierpnia 1972 r.;

- l) Królestwo Niderlandów: Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Kanady a Rządem Królestwa Niderlandów, podpisana w dniu 2 czerwca 1989 r.; Wymiana not między Rządem Kanady a Rządem Królestwa Niderlandów stanowiąca Umowę odnoszącą się do prowadzenia lotów pozarozkładowych (czarterowych), podpisana w dniu 2 czerwca 1989 r.;
- m) Rzeczpospolita Polska: Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Kanady a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, podpisana w dniu 14 maja 1976 r.; Wymiana not stanowiąca Umowę między Rządem Kanady a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej odnoszącą się do art. IX, XI, XIII i XV Umowy o transporcie lotniczym podpisanej w dniu 14 maja 1976 r., podpisana w tym samym dniu;
- n) Republika Portugalska: Umowa między Rządem Kanady a Rządem Portugalii o przewozach lotniczych między terytoriami Kanady i Portugalii, podpisana w dniu 25 kwietnia 1947 r.; Wymiana not między Rządem Kanady a Rządem Portugalii zmieniająca ustępy 3 i 4 załącznika do umowy między o przewozach lotniczych między tymi dwoma krajami podpisanej w Lizbonie w dniu 25 kwietnia 1947 r., podpisana w dniach 24 i 30 kwietnia 1957 r.; Wymiana not między Kanadą a Portugalią zmieniająca ustęp 7 załącznika do umowy między o przewozach lotniczych między tymi dwoma krajami, podpisana w dniach 5 i 31 marca 1958 r.;
- o) Rumunia: Umowa między Rządem Kanady a Rządem Socjalistycznej Republiki Rumunii o cywilnym transporcie lotniczym, podpisana w dniu 27 października 1983 r.;
- p) Królestwo Hiszpanii: Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Kanady a Rządem Hiszpanii, podpisana w dniu 15 września 1988 r.;
- q) Królestwo Szwecji: Umowa między Kanadą a Szwecją o przewozach lotniczych między terytoriami Kanady i Szwecji, podpisana w dniu 27 czerwca 1947 r.; Wymiana not między Kanadą a Szwecją uzupełniająca Umowę między Kanadą a Szwecją o przewozach lotniczych między terytoriami Kanady i Szwecji, podpisana w dniach 27 i 28 czerwca 1947 r.; Wymiana not między Kanadą a Szwecją zmieniająca umowę o przewozach lotniczych z 1947 r. podpisana w dniu 16 maja 1958 r.; oraz
- r) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej: Umowa między Rządem Kanady a Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o przewozach lotniczych, podpisana w dniu 22 czerwca 1988 r.

SEKCJA 2

Do celów załącznika 2 sekcja 2 zgodnie z pkt 2 lit. a) ppkt (iii) możliwe jest korzystanie z następujących praw:

Część 1 (dla kanadyjskich przedsiębiorstw lotniczych)

W związku z przewozami łączonymi pomiędzy Kanadą a poszczególnymi państwami członkowskimi oraz przewozami wyłącznie towarowymi przedsiębiorstwa lotnicze Kanady korzystają z następujących praw:

Państwo członkowskie	Prawa przewozowe
Bułgaria	Prawa piątej wolności w dwóch punktach, które zostaną wskazane i które mogą być obsługiwane jako punkty pośrednie do Sofii lub punkty położone dalej poza Sofią.
Republika Czeska	Prawa piątej wolności w maksymalnie czterech punktach wybranych przez Kanadę, które mogą być obsługiwane jako punkty pośrednie do Pragi lub punkty położone dalej poza Pragą, oraz w jednym dodatkowym punkcie w Republice Czeskiej.
Dania	Prawa piątej wolności pomiędzy Kopenhagą a: <ul style="list-style-type: none"> a) Amsterdamem i Helsinkami; lub b) Amsterdamem i Moskwą. Amsterdam może być obsługiwany jako punkt pośredni lub jako punkt położony dalej. Helsinki i Moskwa mają być obsługiwane jako punkty położone dalej.
Niemcy	Prawa piątej wolności mogą być wykonywane pomiędzy punktami pośrednimi w Europie a punktami w Republice Federalnej Niemiec oraz pomiędzy punktami w Republice Federalnej Niemiec a punktami położonymi dalej.
Grecja	Prawa piątej wolności mogą być wykonywane w punktach pośrednich do Aten lub w punktach położonych dalej poza Ateny oraz w dwóch dodatkowych punktach w Grecji, z wyłączeniem punktów w Turcji i Izraelu. Całkowita liczba punktów pośrednich i punktów położonych dalej, które mogą być jednorazowo obsługiwane w ramach praw piątej wolności nie przekracza pięciu, z których nie więcej niż cztery może być punktami pośrednimi.
Irlandia	Prawa piątej wolności mogą być wykonywane pomiędzy punktami w Irlandii a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Irlandii a punktami położonymi dalej. W odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych przysługuje prawo do wykonywania międzynarodowego transportu pomiędzy punktami w Irlandii a punktami w krajach trzecich bez wymogu obsługi punktu w Kanadzie.

Państwo członkowskie	Prawa przewozowe
Włochy	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy dwoma punktami pośrednimi w Europie a Rzymem lub Mediolanem. Punkty pośrednie z prawami piątej wolności mogą być również obsługiwane jako punkty położone dalej.
Polska	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Warszawą a dwoma punktami pośrednimi w Europie, które Kanada wyznaczy spośród następujących punktów: Bruksela, Kopenhaga, Praga, Shannon, Sztokholm, Wiedeń, Zurych.
Portugalia	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy punktami w Portugalii a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Portugalii a punktami położonymi dalej.
Hiszpania	W odniesieniu do punktów pośrednich i punktów położonych dalej prawa piątej wolności przysługują: a) pomiędzy Madrytem i trzema dodatkowymi punktami w Hiszpanii a punktami w Europie (z wyjątkiem Monachium, Danii, Szwecji, Norwegii, Włoch i republik byłego Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich); oraz b) pomiędzy Madrytem i jednym dodatkowym punktem w Hiszpanii a punktami w Afryce i na Bliskim Wschodzie zgodnie z definicją ICAO podaną w dokumencie 9060-AT/723. Jednorazowo przysługują nie więcej niż cztery prawa piątej wolności.
Szwecja	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Sztokholmem a: a) Amsterdamem i Helsinkami; lub b) Amsterdamem i Moskwą. Amsterdam może być obsługiwany jako punkt pośredni lub jako punkt położony dalej. Helsinki i Moskwa mają być obsługiwane jako punkty położone dalej.
Zjednoczone Królestwo	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy punktami w Zjednoczonym Królestwie a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Zjednoczonym Królestwie a punktami położonymi dalej. W odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych przysługuje prawo do wykonywania międzynarodowego transportu pomiędzy punktami w Zjednoczonym Królestwie a punktami w krajach trzecich bez wymogu obsługi punktu w Kanadzie.

Część 2 (dla przedsiębiorstw lotniczych Wspólnoty Europejskiej)

W związku z przewozami łączonymi pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi a Kanadą oraz przewozami wyłącznie towarowymi wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze korzystają z następujących praw:

Państwo członkowskie	Prawa przewozowe
Belgia	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a dwoma punktami położonymi dalej w Stanach Zjednoczonych Ameryki, znajdującymi się na wschód od Chicago, włącznie z Chicago, oraz na północ od Waszyngtonu D.C., włącznie z Waszyngtonem D.C.
Bulgaria	Z praw z piątej wolności można korzystać w jednym punkcie położonym dalej w Stanach Zjednoczonych Ameryki, znajdującym się na wschód od Chicago, z wyłączeniem Chicago, oraz na północ od Waszyngtonu D.C., włącznie z Waszyngtonem D.C. Prawa piątej wolności nie przysługują, jeżeli Montreal i Ottawa obsługiwane są na tej samej trasie. Prawa piątej wolności nie przysługują w punktach pośrednich.
Republika Czeska	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a dwoma punktami położonymi dalej w Stanach Zjednoczonych Ameryki, znajdującymi się na północ od Waszyngtonu D.C., włącznie z Waszyngtonem D.C., oraz na wschód od Chicago, włącznie z Chicago.
Dania	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a Chicago oraz pomiędzy Montrealem a Seattle. Chicago może być obsługiwane jako punkt pośredni lub jako punkt położony dalej. Seattle może być obsługiwane wyłącznie jako punkt położony dalej.
Niemcy	Prawa piątej wolności przysługują wyłącznie pomiędzy Montrealem a jednym punktem położonym dalej na Florydzie. Zamiennie prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a dwoma punktami położonymi dalej na kontynentalnym obszarze Stanów Zjednoczonych Ameryki, z wyłączeniem punktów w stanach Kalifornia, Kolorado, Floryda, Georgia, Oregon, Teksas i Waszyngton.
Grecja	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a Bostonem lub pomiędzy Montrealem a Chicago lub poza Toronto do jednego punktu znajdującego się w Stanach Zjednoczonych Ameryki, który zostanie wyznaczony przez Republikę Grecką, z wyjątkiem punktów w Kalifornii, w Teksasie i na Florydzie.

Państwo członkowskie	Prawa przewozowe
Irlandia	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami położonymi dalej. W odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych przysługuje prawo do wykonywania międzynarodowego transportu pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami w krajach trzecich bez wymogu obsługi punktu w Irlandii.
Włochy	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy dwoma punktami pośrednimi na północnym wschodzie Stanów Zjednoczonych Ameryki (na północ od Waszyngtonu D.C., włącznie z Waszyngtonem D.C.; na wschód od Chicago, włącznie z Chicago) a Montrealem lub Toronto. Punkty pośrednie z prawami piątej wolności mogą być również obsługiwane jako punkty położone dalej.
Polska	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a Nowym Jorkiem jako punktem pośrednim lub punktem położonym dalej.
Portugalia	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami położonymi dalej.
Hiszpania	W odniesieniu do punktów pośrednich i położonych dalej prawa piątej wolności przysługują: a) pomiędzy Montrealem i trzema dodatkowymi punktami w Kanadzie a Chicago, Bostonem, Filadelfią, Baltimore, Atlantą, Dallas/Fort Worth i Houston; oraz b) pomiędzy Montrealem a miastem Meksyk. Jednorazowo przysługują nie więcej niż cztery prawa piątej wolności.
Szwecja	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy Montrealem a Chicago oraz pomiędzy Montrealem a Seattle. Chicago może być obsługiwane jako punkt pośredni lub jako punkt położony dalej. Seattle może być obsługiwane wyłącznie jako punkt położony dalej.
Zjednoczone Królestwo	Prawa piątej wolności przysługują pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami pośrednimi oraz pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami położonymi dalej. W odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych przysługuje prawo do wykonywania międzynarodowego transportu pomiędzy punktami w Kanadzie a punktami w krajach trzecich bez wymogu obsługi punktu w Zjednoczonym Królestwie.

SEKCJA 3

Niezależnie od sekcji 1 niniejszego załącznika w przypadku obszarów, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 1 niniejszej Umowy, umowy wymienione w literach: d) Królestwo Danii, f) Republika Francuska, l) Królestwo Niderlandów, oraz r) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w dalszym ciągu obowiązują zgodnie z ich warunkami.

AGREEMENT
on Air Transport between Canada and the European Community and its Member States

TABLE OF CONTENTS

<i>Article</i>	<i>Title</i>
1	Headings and definitions
2	Grant of rights
3	Designation, authorisation and revocation
4	Investment
5	Application of laws
6	Civil aviation safety
7	Civil aviation security
8	Customs duties, taxes and charges
9	Statistics
10	Consumer interests
11	Availability of airports and aviation facilities and services
12	Charges for airports and aviation facilities and services
13	Commercial framework
14	Competitive environment
15	Air traffic management
16	Continuation of designations and authorisations
17	Joint Committee
18	Environment
19	Labour matters
20	International cooperation
21	Settlement of disputes
22	Amendment
23	Entry into force and provisional application
24	Termination
25	Registration of the Agreement
26	Relationship to other agreements

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

CANADA

of the one part:

and

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

IRELAND,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the Member States),

and the EUROPEAN COMMUNITY,

of the other part;

Canada and the Member States being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944, together with the European Community;

DESIRING to promote an aviation system based on competition among airlines in the market place with minimum government interference and regulation;

DESIRING to promote their interests in respect of air transportation;

RECOGNISING the importance of efficient air transportation in promoting trade, tourism and investment;

DESIRING to enhance air services;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transportation;

DETERMINED to obtain the potential benefits of regulatory cooperation and, to the extent practical, harmonisation of regulations and approaches;

ACKNOWLEDGING the important potential benefits that may arise from competitive air services and viable air services industries;

DESIRING to foster a competitive air services environment, recognising that where there is not a level competitive playing field for airlines, potential benefits may not be realised;

DESIRING to make it possible for their airlines to have a fair and equal opportunity to provide the air services under this Agreement;

DESIRING to maximise benefits to passengers, shippers, airlines and airports and their employees, and others benefiting indirectly;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

NOTING the importance of protecting consumers and encouraging an appropriate level of consumer protection associated with air services;

NOTING the importance of capital to the airline industry for the further development of air services;

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Headings and definitions

1. Headings used in this Agreement are for reference purposes only.

2. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) 'Aeronautical authorities' means any authority or person empowered by the Parties to perform the functions set out in this Agreement;

(b) 'Air services' means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

(c) 'Agreement' means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to any Annex;

(d) 'Airline' means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(e) 'Party' means either Canada or the Member States and the European Community taken together or individually;

- (f) 'Convention' means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by Canada and the Member States; and
- (g) 'Territory' means for Canada, its land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea as determined by its domestic law, and includes the air space above these areas; and for the Member States of the European Community, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and any successor instrument, and includes the air space above these areas; the application of this Agreement to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar airport agreed in Cordoba on 18 September 2006.

Article 2

Grant of rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of air transportation by the airlines of the other Party:
- the right to fly across its territory without landing;
 - the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement for the purpose of taking up and discharging traffic in passenger and cargo, including mail, separately or in combination; and
 - the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Each Party also grants the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article to the other Party for airlines of the other Party other than those referred to under Article 3 (Designation, authorisation and revocation) of this Agreement.

Article 3

Designation, authorisation and revocation

1. The Parties recognise as constituting a designation under this Agreement the licenses or other forms of authorisation

issued by the other Party for the conduct of air services under this Agreement. Upon request by the aeronautical authorities of one Party, the aeronautical authorities of the other Party which issued the licence or other form of authorisation shall verify the status of such licences or authorisations.

2. On receipt of applications from a designated airline of one Party, in the form and manner prescribed, the other Party shall, consistent with its laws and regulations, grant requested authorisations and permissions to that airline to operate the air services with minimum procedural delay, provided that:

- such airline qualifies under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Party granting the authorisations and permissions;
- such airline complies with the laws and regulations of the Party granting the authorisations and permissions;
- subject to Annex 2, in the case of an airline of Canada, effective control of the airline is vested in nationals of either Party, the airline is licensed as a Canadian airline, and the airline has its principal place of business in Canada; in the case of an airline of a Member State, effective control of the airline is vested in nationals of either Party, Iceland, Liechtenstein, Norway or Switzerland, the airline is licensed as a Community airline, and the airline has its principal place of business in a Member State; and
- the airline otherwise operates in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.

3. A Party may withhold the authorisations or permissions referred to in paragraph 2 of this Article, and revoke, suspend, impose conditions or limit the operating authorisations or permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline or airlines of the other Party in the event of failure by that airline to comply with the provisions of paragraph 2 or where it has been determined by a Party that conditions in the territory of the other Party are not consistent with a fair and competitive environment and are resulting in a significant disadvantage or harm to its airline or airlines, pursuant to paragraph 5 of Article 14 (Competitive environment).

4. The rights enumerated in paragraph 3 of this Article shall be exercised only after consultations in the Joint Committee unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in paragraph 2 or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 6 (Civil aviation safety) and Article 7 (Civil aviation security).

*Article 4***Investment**

Each Party shall permit full ownership of its airlines by nationals of Canada or a Member State or States subject to the conditions in Annex 2 to this Agreement.

*Article 5***Application of laws**

Each Party shall require compliance with:

- (a) its laws, regulations and procedures relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft, by airlines upon entrance into, departure from and while within the said territory; and
- (b) its laws and regulations relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew members and cargo including mail (such as regulations relating to entry, clearance, transit, civil aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) by airlines and by or on behalf of such passengers, crew members and cargo including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the said territory. In the application of such laws and regulations, each Party shall, under similar circumstances, accord to airlines treatment no less favourable than that accorded to its own or any other airline engaged in similar international air services.

*Article 6***Civil aviation safety**

1. The Parties reaffirm the importance of close cooperation in the field of civil aviation safety. In that context, the Parties shall engage in further cooperation including in relation to air operations, notably to allow the sharing of information which may have an impact on the safety of international air navigation, the participation in each other's oversight activities or conducting joint oversight activities in the field of civil aviation safety and the development of joint projects and initiatives, including with third countries. This cooperation shall be developed in the framework of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, with respect to matters covered by that Agreement.
2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Party, through its aeronautical authorities, in accordance with the applicable provisions of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, shall be recognised as valid by the other Party and its aeronautical authorities for the purpose of operating the air services, provided that such

certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 2 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or airline or in respect of an aircraft used in the operation of the air services, should permit a difference that is lower than the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, or if those authorities should apply a standard or standards that are higher than, or other than, standards established under the Convention, the other Party may request consultations between the Parties in the framework of the Joint Committee with a view to clarifying the practice in question. Until such time as consultations may lead to a consensus and, in the spirit of a regime of reciprocal acceptance of each others' certificates and licenses, the Parties shall continue to recognise the certificates and licenses rendered valid by the aeronautical authorities of the other Party. Where the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, has provisions governing the reciprocal acceptance of certificates and licenses, each party shall apply those provisions.

4. Consistent with applicable laws and within the framework of the Agreement on Civil Aviation Safety between Canada and the European Community, done at Prague on 6 May 2009, with respect to matters covered by that Agreement the Parties undertake to achieve reciprocal acceptance of certificates and licences.

5. A Party or its responsible aeronautical authorities may request at any time consultations with the other Party or its responsible aeronautical authorities concerning the safety standards and requirements maintained and administered by those aeronautical authorities. If, following such consultations, the Party or its responsible aeronautical authorities, which requested the consultations, find that the other Party or its responsible aeronautical authorities do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas, that, unless otherwise decided, are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the other Party or its responsible aeronautical authorities shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure by the other Party or its responsible aeronautical authorities to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be decided, shall constitute grounds for the Party or its responsible aeronautical authorities, which requested the consultations, to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of an airline, the safety oversight of which is the responsibility of the other Party or its responsible aeronautical authorities.

6. Each Party accepts that any aircraft operated by or, on behalf of, an airline of one Party, may, while within the territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the aeronautical authorities of the other Party, to verify the validity of the relevant aircraft documents, and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided that such examination does not cause an unreasonable delay in operation of the aircraft.

7. If the aeronautical authorities of one Party, after carrying out a ramp inspection, find that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention or there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of that Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party that are responsible for the safety oversight of the airline operating the aircraft of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days shall constitute grounds for revoking, suspending or limiting the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of the airline operating the aircraft. The same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

8. Each Party, through its responsible aeronautical authorities, shall have the right to take immediate action including the right to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline of the other Party, if they conclude that it is necessary in view of an immediate threat to civil aviation safety. Where practicable, the Party taking such measures shall endeavour to consult the other Party beforehand.

9. Any action by a Party or its responsible aeronautical authorities in accordance with paragraph 5, 7 or 8 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7

Civil aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the 'Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft', done at Tokyo on 14 September 1963, the 'Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft', done at The Hague on 16 December 1970, the 'Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation',

done at Montreal on 23 September 1971, the 'Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international aviation', done at Montreal on 24 February 1988, and the 'Convention on the marking of plastic explosives for the purpose of detection', done at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall act in conformity with the civil aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. The Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such civil aviation security provisions. Accordingly, each Party, upon request, shall provide the other Party notification of any difference between its regulations and practices and the civil aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph, where these differences exceed or complement such standards and have relevance for the operators of the other Party. Either Party may at any time request consultations, to be held without unreasonable delay, with the other Party to discuss any such differences.

5. With full regard and mutual respect for the sovereignty of states, each Party agrees that operators of aircraft referred to in paragraph 4 of this Article may be required to observe the civil aviation security provisions referred to in that paragraph required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to exercise security controls on passengers, crew members, baggage, carry-on items, cargo, mail and aircraft stores prior to boarding or loading.

6. The Parties agree to work towards achieving mutual recognition of each other's security standards and to cooperate closely on quality control measures on a reciprocal basis. The Parties also agree, where appropriate, and on the basis of decisions to be taken by Parties separately, to create preconditions for implementing one-stop security for flights between the territories of the Parties, meaning the exemption

of transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo from re-screening. To this end, they shall establish administrative arrangements allowing for consultations on existing or planned civil aviation security measures and for cooperation and for sharing of information on quality control measures implemented by the Parties. The Parties shall consult each other on planned security measures of relevance for operators located in the territory of the other Party to such administrative arrangements.

7. Each Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat for a specific flight or a specific series of flights.

8. The Parties agree to cooperate on security inspections undertaken by them in either territory through the establishment of mechanisms, including administrative arrangements, for the reciprocal exchange of information on results of such security inspections. The Parties agree to consider positively requests to participate, as observers, in security inspections undertaken by the other Party.

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

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, that Party, through its responsible authorities, may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the airlines of the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Party that believes that the other Party has departed from the provisions of this Article may take appropriate interim action at any time.

11. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transportation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse economic and operational effects on the operation of air services under this Agreement and, to the

extent permitted by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

Article 8

Customs duties, taxes and charges

1. Each Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations, and on the basis of reciprocity, exempt airlines of the other Party with respect to their aircraft operated in international air transport, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are imposed by the Parties, and not based on the cost of services provided.

2. Each Party shall also exempt, to the fullest extent possible under national laws and regulations and on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transport as well as computer equipment and component parts for the handling of passengers or cargo, or security checks;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(d) printed matter, including airline tickets, ticket covers, airway bills and other related advertising materials distributed without charge by the airline.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft used by an airline of a Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of a Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. The provisions of the respective conventions in force between a Member State and Canada for the avoidance of double taxation on income and on capital are not altered by this Agreement.

Article 9

Statistics

1. Each Party shall provide to the other Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.

2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of the air services.

Article 10

Consumer interests

1. Each Party recognises the importance of protecting the interests of consumers and may take or may require airlines to take, on a non-discriminatory basis, reasonable and proportionate measures concerning the following matters, including but not limited to:

- (a) requirements to protect funds advanced to airlines;
- (b) denied boarding compensation initiatives;
- (c) passenger refunds;

(d) public disclosure of the identity of an air carrier actually operating the aircraft;

(e) financial fitness of its own airlines;

(f) passenger injury liability insurance; and

(g) setting accessibility measures.

2. The Parties endeavour to consult each other, within the framework of the Joint Committee, on matters of consumer interest, including their planned measures, with a view to achieve compatible approaches to the extent possible.

Article 11

Availability of airports and aviation facilities and services

1. Each Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, civil aviation security, ground handling, and other related facilities and services that are provided in its territory shall be available for use by the airlines of the other Party on a non-discriminatory basis at the time arrangements for use are made.

2. To the fullest extent possible, Parties shall take all reasonable measures to ensure effective access to facilities and services, subject to legal, operational and physical constraints and on the basis of fair and equal opportunity, and transparency with respect to the procedures for gaining access.

3. Each Party shall ensure that its procedures, guidelines and regulations to manage slots applicable to airports in its territory are applied in a transparent, effective and non-discriminatory manner.

4. If a Party believes that the other Party is in violation of this Article, it may notify the other Party of its findings and request consultations under paragraph 4 of Article 17 (Joint Committee).

Article 12

Charges for airports and aviation facilities and services

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the airlines of the other Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be just, reasonable, cost-related and not unjustly discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.

2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the airlines of the other Party for the use of airport, civil aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and civil aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or their representative bodies to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

4. No Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 21 (Settlement of disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
- (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 13

Commercial framework

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of the other Party to provide the air services under this Agreement.

Capacity

2. Each Party shall allow any airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the air services it offers under this Agreement based upon the airline's commercial considerations in the market place. No Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, nor shall it require the filing of schedules, programmes for charter flights, or operations plans by airlines of the other Party, except as may be required for technical, operational or environmental (local air quality and noise) reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Codesharing

- 3. (a) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by each Party, any airline of the other Party may enter into cooperative arrangements for the purposes of:
 - (i) holding out its air services on the specified routes by selling transportation under its own code on flights operated by any airline of Canada, or of Member States, and/or of any third country; and/or a surface land or marine transportation provider of any country;
 - (ii) carrying traffic under the code of any other airline where such other airline has been authorised by the aeronautical authorities of a Party to sell transportation under its own code on flights operated by any airline of a Party.
- (b) A Party may require all airlines involved in codesharing arrangements to hold the appropriate underlying route authority.
- (c) A Party shall not withhold permission for codesharing services identified in paragraph 3(a)(i) of this Article on the basis that the airline operating the aircraft does not have the right to carry traffic under the codes of other airlines.
- (d) The Parties shall require all airlines in such codesharing arrangements to ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

Ground handling

4. Each Party shall permit the airlines of the other Party when operating in its territory:

- (a) on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in its territory and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorised by its competent authorities to provide such services; and
- (b) to provide ground handling services for other airlines operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

5. The exercise of the rights set forth in paragraphs 4(a) and (b) of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting primarily from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline of any country engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

Airline representatives

6. Each Party shall permit:

- (a) the airlines of the other Party on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in its territory their representatives and commercial managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff, as required in connection with their services;
- (b) these staff requirements at the option of the airlines of the other Party, to be satisfied by their own personnel or, by using the services of any other organisation, company or airline operating in its territory and authorised to perform such services for other airlines; and
- (c) the airlines of the other Party to establish offices in its territory for the promotion and sale of air transportation and related activities.

7. Each Party shall require the representatives and staff of the airlines of the other Party to be subject to its laws and regulations. Consistent with such laws and regulations:

- (a) each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 6 of this Article; and
- (b) each Party shall facilitate and expedite the approval of any requirement for employment authorisations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Sales, local expenses, and transfer of funds

8. Each Party shall permit the airlines of the other Party:

- (a) to engage in the sale of air transportation in its territory directly or, at the discretion of the airlines, through their agents and to sell transportation in the currency of its territory or, at the discretion of the airlines, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by those airlines;

- (b) to pay local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency, or at the discretion of the airlines, in freely convertible currencies; and

- (c) to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. Such conversion and remittance shall be permitted without restrictions or delay at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Intermodal services

9. Each Party shall permit airlines operating:

- (a) passenger-combination services, to employ land or maritime surface transportation in connection with the air services. Such transportation may be provided by the airlines through arrangements with surface carriers, or the airlines may elect to perform the surface transportation themselves;

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

- (c) intermodal services, to offer, at a single through price air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Pricing

10. The Parties shall permit prices to be freely established by the airlines on the basis of free and fair competition. Neither Party shall take unilateral action against the introduction or continuation of a price for international transportation to or from its territory.

11. The Parties shall not require prices to be filed with aeronautical authorities.

12. The Parties shall permit aeronautical authorities to discuss matters such as, but not limited to, prices which may be unjust, unreasonable or discriminatory.

Computer reservation systems

13. The Parties shall apply their respective laws and regulations relating to the operations of computer reservation systems in their territories on a fair and non-discriminatory basis.

Franchising and branding

14. The airlines of any Party may provide air services under this Agreement, pursuant to a franchising or branding arrangement with companies, including airlines, provided that the airline providing the air services holds the appropriate route authority, the conditions prescribed under domestic laws and regulations are met, and subject to the approval of aeronautical authorities.

Wet leasing

15. For the purposes of providing the air services under this Agreement, provided that the airline providing the air services and the operator of the aircraft in such arrangements hold the appropriate authorities, airlines of the Parties may provide air services under this Agreement using aircraft and flight crew provided by other airlines, including from other countries, subject to the approval of aeronautical authorities. For the purposes of this paragraph, airlines operating the aircraft shall not be required to have underlying route authority.

Charter/non-scheduled flights

16. The provisions set out in Articles 4 (Investment), 5 (Application of laws), 6 (Civil aviation safety), 7 (Civil aviation security), 8 (Customs duties, taxes and charges), 9 (Statistics), 10 (Consumer interests), 11 (Availability of airports and aviation facilities and services), 12 (Charges for airports and aviation facilities and services), 13 (Commercial framework), 14 (Competitive environment), 15 (Air traffic management),

17 (Joint Committee) and 18 (Environment) of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by air carriers of one Party into or from the territory of the other Party.

17. When granting requested authorisations and permissions to an air carrier on receipt of applications to operate charters and other non-scheduled flights, the Parties shall act with minimum procedural delay.

Article 14

Competitive environment

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of the air services. The Parties recognise that fair competitive practices by airlines are most likely to occur where these airlines operate on a fully commercial basis and are not state subsidised. They recognise that matters, such as, but not limited to the conditions under which airlines are privatised, the removal of competition distorting subsidies, equitable and non-discriminatory access to airport facilities and services and to computer reservation systems are key factors to achieve a fair and competitive environment.

2. If a Party finds that conditions exist in the territory of the other Party that would adversely affect a fair and competitive environment and its airlines' operation of the air services under this Agreement, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee. The Parties accept that the degree to which the objectives in the Agreement related to a competitive environment may be undermined by a subsidy or other intervention is a legitimate subject for discussion in the Joint Committee.

3. Issues that may be raised under this Article 14 include, but are not limited to, capital injections, cross subsidisation, grants, guarantees, ownership, tax relief or tax exemption, protection against bankruptcy or insurance by any government entities. Subject to paragraph 4 of Article 14, a Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

4. The Parties recognise the cooperation between their respective competition authorities as evidenced by the Agreement between the Government of Canada and the European Communities regarding the Application of their competition laws, done at Bonn on 17 June 1999.

5. If, following consultations in the Joint Committee, a Party believes that the conditions referred to in paragraph 2 of Article 14 persist and are likely to result in significant disadvantage or harm being caused to its airline or airlines, it may take action. A Party may take action under this paragraph from the earlier of the establishment, by a decision of the Joint Committee, of procedures and criteria by the Joint Committee for the exercise of such action or one year from the date that this Agreement is applied provisionally by the Parties or enters into force. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. It shall be exclusively directed towards the entity benefiting from the conditions referred to in paragraph 2, and shall be without prejudice to the right of any Party to take action under Article 21 (Settlement of disputes).

Article 15

Air traffic management

The Parties shall cooperate on addressing safety oversight and policy issues relating to air traffic management, with a view to optimising overall efficiency, reducing cost, and enhancing the safety and capacity of existing systems. The Parties shall encourage their air navigation service providers to continue to collaborate on interoperability to further integrate both sides' systems where possible, to reduce the environmental impact of aviation, and to share information where appropriate.

Article 16

Continuation of designations and authorisations

1. Any airline of Canada or of a Member State holding a current designation from its respective government under an air transport agreement with Canada superseded by this Agreement shall be deemed to be an airline designated to conduct air services.

2. Any airline of Canada or of a Member State holding a licence or authorisation issued by the aeronautical authorities of a Party valid for the operation of air services on the date of entry into force of this Agreement shall, pending issuance of any new or amended licence or authorisation under this Agreement, continue to have all the authorities provided in the said licence or authorisation and be deemed to have therein the authority to operate air services as provided for in this Agreement.

3. Nothing in this Article shall prevent an airline of a Party not referred to in paragraph 1 or 2 of this Article from being designated or authorised to conduct air services.

Article 17

Joint Committee

1. The Parties hereby establish a committee composed of representatives of the Parties (hereinafter referred to as the Joint Committee).

2. The Joint Committee shall identify aeronautical authorities and other competent authorities for matters covered under this Agreement and facilitate contacts between them.

3. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Either Party may request the convening of a meeting.

4. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to consult regarding any question relating to the interpretation or application of this Agreement and to seek to resolve any concerns raised by the other Party. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless the Parties decide otherwise.

5. The Joint Committee shall adopt decisions where expressly provided by the Agreement.

6. The Joint Committee shall foster cooperation between the Parties and may consider any matter related to the operation or implementation of this Agreement, including, but not limited to:

(a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

(b) exchanging information, including advising as to changes to domestic law and policies, which affect the Agreement;

(c) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;

(d) recommending conditions, procedures, and amendments required for new Member States to become Parties to this Agreement; and

(e) discussing issues related to investment, ownership and control, and confirming when the conditions for the progressive opening of traffic rights as set out in Annex 2 to this Agreement are met.

7. The Joint Committee shall develop cooperation and foster expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives.

8. The Joint Committee shall adopt, by decision, its rules of procedure.

9. All decisions of the Joint Committee shall be made by consensus.

Article 18

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy.

2. Without prejudice to the rights and obligations of the Parties under international law and the Convention, each Party within its own sovereign jurisdiction shall have the right to take and apply the appropriate measures to address the environmental impacts of air transport provided that such measures are applied without distinction as to nationality.

3. The Parties recognise that the costs and benefits of measures to protect the environment must be carefully weighed in developing international aviation policy. When a Party is considering proposed environmental measures, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects.

4. The Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment and the economy, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

5. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed.

6. The Parties shall endeavour to consult each other on matters of the environment, including on planned measures likely to have a significant effect on the international air services covered by this Agreement, with a view to achieve compatible approaches to the extent possible. Consultations shall start within 30 days of receipt of such a request, or any other period of time where mutually determined.

Article 19

Labour matters

1. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions.

2. Either Party may request a meeting of the Joint Committee under Article 17 in order to discuss the labour matters referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 20

International cooperation

The Parties may bring to the Joint Committee under Article 17 issues related to:

(a) air transport and international organisations;

(b) possible developments in relations between the Parties and other countries in air transport; and

(c) trends in bilateral or multilateral arrangements;

including, where possible, proposals on the development of coordinated positions in these fields.

Article 21

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee. Such formal consultations shall begin as soon as possible and notwithstanding paragraph 4 of Article 17 within a period of no more than 30 days from the date of receipt by one Party of the written request made by the other Party, referring to this Article, unless otherwise decided by the Parties.

2. If the dispute is not resolved within 60 days of the receipt of the request for formal consultations, it may be referred to a person or body for decision by consent of the Parties. If the Parties do not so consent, the dispute shall, at the request of either Party be submitted to arbitration by a tribunal of three arbitrators in accordance with the procedures set forth below.

3. Within 30 days from the receipt of a request for arbitration each Party to the dispute shall nominate an independent arbitrator. The third arbitrator shall be appointed within a further period of 45 days by agreement between the two arbitrators named by the Parties. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice-president who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4. The Tribunal shall establish its own rules of procedure and the timetable for the proceedings.

5. At the request of a Party the Tribunal may order the other Party to the dispute to implement interim relief measures pending the Tribunal's final determination.

6. The Tribunal shall attempt to render a written decision within 180 days from the receipt of the request for arbitration. The decision of the majority of the Tribunal shall prevail.

7. If the Tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not cure the violation, or does not reach a resolution with the other Party to the dispute on a mutually satisfactory solution within 30 days after notification of the Tribunal's decision, the other Party may suspend the application of equivalent benefits arising under this Agreement until such time as the dispute has been resolved.

8. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Parties to the dispute.

9. For the purposes of this Article, the European Community and the Member States shall act together.

Article 22

Amendment

Any amendment to this Agreement may be mutually determined by the Parties pursuant to consultations held in conformity with Article 17 (Joint Committee) of this Agreement. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 23 (Entry into force and provisional application).

Article 23

Entry into force and provisional application

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the latest diplomatic note in which the Parties confirm that all necessary procedures for the entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the European Community and its Member States nominate the General Secretariat of the Council of the European Union. Canada shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union the diplomatic note(s) to the European Community and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Canada the diplomatic notes from the European Community and its Member States. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement in accordance with the provisions of domestic law of the Parties from the first day of the month following the date of the latest note by which the Parties have notified each other of the completion of the relevant domestic procedures to provisionally apply this Agreement.

Article 24

Termination

A Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to

terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat.

Article 25

Registration of the Agreement

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following its entry into force. The other Party shall be informed of registration as soon as this has been confirmed by the Secretariats of the International Civil Aviation Organisation and the United Nations.

Article 26

Relationship to other agreements

1. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the International Civil Aviation Organisation or another international intergovernmental organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement or decision and whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

2. During the period of provisional application pursuant to paragraph 2 of Article 23 (Entry into force and provisional application) of the Agreement, the bilateral agreements listed in Annex 3 to this Agreement shall be suspended except to the extent provided in Annex 2 to this Agreement. Upon entry into force pursuant to paragraph 1 of Article 23 of this Agreement, this Agreement shall supersede the relevant provisions of the bilateral agreements listed in Annex 3 to this Agreement except to the extent provided in Annex 2 to this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Brussels on this seventeenth day of December 2009 in the Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish languages, each version being equally authentic.

ANNEX 1

ROUTE SCHEDULE

1. For the purposes of paragraph 1(c) of Article 2 of this Agreement each Party shall permit the airlines of the other Party to provide transportation on the routes specified hereunder:

(a) For the airlines of Canada:

Points Behind — Points in Canada — Intermediate Points — Points in and within Member States — Points Beyond

(b) For the airlines of the European Community:

Points Behind — Points in Member States — Intermediate Points — Points in and within Canada — Points Beyond

2. Airlines of a Party may on any or all flights and at their option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve behind, intermediate and beyond points and points in the territory of any Party and in any combination or any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft without any limitation as to change in type or number of aircraft operated at any point;

(f) serve points behind any point in that Party's territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

(g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(h) carry transit traffic at intermediate points and at points in the territory of the other Party;

(i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

(j) provide service through codesharing consistent with paragraph 3 of Article 13 (Commercial framework) of this Agreement;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

ANNEX 2

ARRANGEMENTS FOR THE AVAILABILITY OF RIGHTS

SECTION 1

Ownership and control of the airlines of both Parties

1. Notwithstanding Article 4 (Investment), ownership of a Party's airlines by nationals of all other Parties shall be allowable, on the basis of reciprocity, to the extent permitted by Canada's domestic laws and regulations for foreign investment in airlines.
2. Notwithstanding paragraph 2(c) of Article 3 (Designation, authorisation and revocation) and Article 4 (Investment) of the Agreement, the following provision shall apply with respect to ownership and control of airlines in place of paragraph 2(c) of Article 3 (Designation, authorisation and revocation) until the laws and regulations referred to in paragraphs 2(c) and (d) of Section 2 of this Annex dictate otherwise:

'in the case of an airline of Canada, substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals of Canada, the airline is licensed as a Canadian airline, and the airline has its principal place of business in Canada; in the case of an airline of a Member State, substantial ownership and effective control of the airline is vested in nationals of Member States, Iceland, Liechtenstein, Norway or Switzerland, the airline is licensed as a Community airline, and the airline has its principal place of business in a Member State'.

SECTION 2

Progressive availability of traffic rights

1. When exercising the traffic rights set out in paragraph 2 of this Section, the airlines of the Parties shall enjoy the operational flexibilities permitted in paragraph 2 of Annex 1.
2. Notwithstanding the traffic rights set out in Annex 1 to this Agreement:
 - (a) when the national laws and regulations of both Parties permit nationals of the other Party to own and control up to a total of 25 per cent of the voting interests of their airlines, the following rights shall apply:
 - (i) for passenger-combination and all-cargo services, for Canadian airlines, the right to provide international transportation between any points in Canada and any points in Member States; for Community airlines, the right to provide air services between any points in Member States and any points in Canada. In addition, for passenger-combination and all-cargo services, for airlines of a Party, the right to provide international transportation to and from points in third countries via any points in the territory of that Party with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - (ii) for all-cargo services, for airlines of both Parties, the right to provide international transportation between the territory of the other Party and points in third countries in conjunction with services between points in its territory and points in the territory of the other Party;
 - (iii) for passenger-combination and all-cargo services, for airlines of both Parties, operating rights that are provided for in bilateral air transport agreements between Canada and Member States listed in Section 1 of Annex 3, and the operating rights in arrangements that were being applied between Canada and individual Member States, as specified in Section 2 of Annex 3. With respect to beyond fifth freedom rights specified in this subparagraph, all limitations other than geographic limitations, limitations as to the number of points and specified frequency limitations shall no longer apply; and
 - (iv) for greater certainty, the rights contained in subparagraphs (i) and (ii) above shall be available where no bilateral agreement or arrangement existed on the date of provisional application or entry into force of this Agreement, or where the rights in an agreement that were available immediately prior to provisional application or entry into force of this Agreement are not as liberal as the rights contained in subparagraphs (i) and (ii) above;

- (b) when the national laws and regulations of both Parties permit nationals of the other Party to own and control up to a total of 49 per cent of the voting interests of their airlines, the following rights additional to subparagraph 2(a) shall apply:
- (i) for passenger-combination services, for the airlines of both Parties, fifth freedom rights shall be available at any intermediate points, and for Canadian airlines, between any points in Member States and any points in other Member States, provided that in the case of Canadian airlines the service includes a point in Canada, and in the case of Community airlines the service includes a point in any Member State;
 - (ii) for passenger-combination services, for the airlines of Canada, fifth freedom rights shall be available between any points in Member States and any points in Morocco, Switzerland, the European Economic Area, and other members of the European Common Aviation Area; and
 - (iii) for all-cargo services, for the airlines of a Party, without a requirement to serve a point in the territory of that Party, the right to provide international transportation between points in the territory of the other Party and points in third countries;
- (c) when the national laws and regulations of both Parties permit the nationals of the other Party to establish an airline in their territory for domestic and international air services, and pursuant to paragraphs 5, 6(e) and 9 of Article 17 (Joint Committee) of this Agreement, the following rights additional to subparagraphs 2(a) and (b) shall apply:
- (i) for passenger-combination services, for airlines of both Parties, fifth freedom rights shall be available to any points beyond without frequency limitations;
- (d) when the national laws and regulations of both Parties permit the full ownership and control of their airlines by nationals of the other Party and both Parties permit full application of Annex 1, pursuant to paragraphs 5, 6(e) and 9 of Article 17 (Joint Committee) of this Agreement and pursuant to a confirmation by the Parties through their respective procedures, the provisions of Annex 2 above shall no longer apply and Annex 1 shall take effect.
-

ANNEX 3

BILATERAL AGREEMENTS BETWEEN CANADA AND THE MEMBER STATES OF THE EUROPEAN COMMUNITY

SECTION 1

As provided in Article 26 of this Agreement, the following bilateral agreements between Canada and the Member States shall be suspended or superseded by this Agreement:

- (a) The Republic of Austria: Agreement between the Government of Canada and the Austrian Federal Government on Air Transport, signed 22 June 1993;
- (b) The Kingdom of Belgium: Agreement between the Government of Canada and the Government of Belgium on Air Transport, signed 13 May 1986;
- (c) The Czech Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Czech Republic on Air Transport, signed 13 March 1996; Exchange of Notes amending the Agreement, signed 28 April 2004 and 28 June 2004;
- (d) The Kingdom of Denmark: Agreement between Canada and Denmark for Air Services between the Two Countries, signed 13 December 1949; Exchange of Notes between Canada and Denmark relating to the Air Agreement signed between the two Countries at Ottawa, 13 December 1949, signed 13 December 1949; Exchange of Notes between Canada and Denmark modifying the Agreement of 1949 Concerning Air Services, signed 16 May 1958;
- (e) The Republic of Finland: Agreement between the Government of Canada and the Government of Finland for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed 28 May 1990. Exchange of Notes constituting an Agreement amending the Agreement between the Government of Canada and the Government of Finland for Air Services between and beyond their Respective Territories, done at Helsinki on 28 May 1990, signed 1 September 1999;
- (f) The French Republic: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the French Republic, signed 15 June 1976 Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the French Republic amending the Air Transport Agreement signed in Paris 15 June 1976, signed 21 December 1982;
- (g) The Federal Republic of Germany: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Federal Republic of Germany, signed 26 March 1973; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Federal Republic of Germany amending the Air Transport Agreement signed at Ottawa on 26 March 1973, signed 16 December 1982 and 20 January 1983;
- (h) The Hellenic Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Hellenic Republic on Air Transport, signed 20 August 1984; Exchange of Notes constituting an Agreement between the Government of Canada and the Government of the Hellenic Republic amending the Agreement on Air Transport, done at Toronto on 20 August 1984, signed 23 June 1995 and 19 July 1995;
- (i) The Republic of Hungary: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Republic of Hungary on Air Transport, signed 7 December 1998;
- (j) Ireland: Agreement between Canada and Ireland for Air Services between the two countries, signed 8 August 1947; Exchange of Notes (19 April and 31 May 1948) between Canada and Ireland amending the Agreement for Air Services between the two countries, signed 31 May 1948; Exchange of Notes between Canada and Ireland constituting an Agreement amending the Annex to the Air Agreement of 8 August 1947, signed 9 July 1951. Exchange of Notes between Canada and Ireland modifying the Air Agreement of 8 August 1947 between the two countries, signed 23 December 1957;
- (k) The Italian Republic: Agreement between Canada and Italy for Air Services, signed 2 February 1960; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Republic of Italy constituting an Agreement to Amend the Agreement for Air Services as specified in the Agreed Minute of April 28, 1972, signed 28 August 1972;

- (l) The Kingdom of the Netherlands: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands relating to Air Transport, signed 2 June 1989; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands constituting an Agreement relating to the Operation of Non-scheduled (charter) Flights, signed 2 June 1989;
- (m) The Republic of Poland: Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic, signed 14 May 1976; Exchange of Notes constituting an agreement between the Government of Canada and the Government of the Polish People's Republic relating to Articles IX, XI, XIII and XV of the Air Transport Agreement signed 14 May 1976, signed at the same date;
- (n) The Portuguese Republic: Agreement between the Government of Canada and the Government of Portugal for Air Services between Canadian and Portuguese Territories, signed 25 April 1947; Exchange of Notes between the Government of Canada and the Government of Portugal amending paragraphs 3 and 4 of the Annex to the Agreement for Air Services between the two countries signed at Lisbon 25 April 1947, signed 24 and 30 April 1957. Exchange of Notes between Canada and Portugal amending paragraph 7 of the Annex to the Agreement for Air Services between the two countries, signed 5 and 31 March 1958;
- (o) Romania: Agreement between the Government of Canada and the Government of the Socialist Republic of Romania on Civil Air Transport, signed 27 October 1983;
- (p) The Kingdom of Spain: Agreement between the Government of Canada and the Government of Spain on Air Transport, signed 15 September 1988;
- (q) The Kingdom of Sweden: Agreement between Canada and Sweden for Air Services between Canadian and Swedish Territories, signed 27 June 1947; Exchange of Notes between Canada and Sweden supplementing the Agreement for Air Services between Canadian and Swedish Territories, signed 27 June and 28 June 1947. Exchange of Notes between Canada and Sweden modifying the Agreement of 1947 concerning air services, signed 16 May 1958; and
- (r) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Agreement between the Government of Canada and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services, signed 22 June 1988.

SECTION 2

For the purposes of Annex 2, Section 2, the following rights shall be available in accordance with subparagraph 2(a)(iii):

Part 1 for the Airlines of Canada

In conjunction with the operation of passenger-combination services between Canada and individual Member States, and in the operation of all-cargo services, airlines of Canada shall enjoy the following rights:

Member State	Traffic rights
Bulgaria	Fifth freedom rights shall be available at two points to be named which may be served intermediate to and/or beyond Sofia.
Czech Republic	Fifth freedom rights shall be available at up to four points of Canada's choice, intermediate to or beyond Prague and one additional point in the Czech Republic.
Denmark	Fifth freedom rights shall be available between Copenhagen and: <ul style="list-style-type: none"> (a) Amsterdam and Helsinki; or (b) Amsterdam and Moscow. Amsterdam may be served as an intermediate point or as a point beyond. Helsinki and Moscow are to be served as points beyond.
Germany	Fifth freedom traffic rights may be exercised between intermediate points in Europe and points in Federal Republic of Germany and between points in the Federal Republic of Germany and points beyond.
Greece	Fifth freedom rights shall be available at points intermediate to and/or beyond Athens and two additional points in Greece, excluding points in Turkey and Israel. The total number of intermediate points and points beyond that may be served at any one time with fifth freedom rights shall not exceed five of which no more than four may be intermediate points.
Ireland	Fifth freedom rights shall be available between points in Ireland and intermediate points, and between points in Ireland and points beyond Ireland. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Ireland and points in third countries without a requirement to serve a point in Canada.

Member State	Traffic rights
Italy	Fifth freedom traffic rights shall be available between two intermediate points in Europe and Rome and/or Milan. Intermediate points with fifth freedom rights may also be served as points beyond.
Poland	Fifth freedom rights shall be available between Warsaw and two intermediate points in Europe to be selected by Canada from the following: Brussels, Copenhagen, Prague, Shannon, Stockholm, Vienna, Zurich.
Portugal	Fifth freedom traffic rights shall be available between points in Portugal and intermediate points, and between points in Portugal and points beyond Portugal.
Spain	Intermediate and beyond fifth freedom rights shall be available: (a) between Madrid and three additional points in Spain, and points in Europe, (except for Munich, Denmark, Sweden, Norway, Italy and the Republics of the former USSR); and (b) between Madrid and one other point in Spain and points in Africa and the Middle East, as defined by ICAO in Document 9060-AT/723. Not more than four fifth freedom rights shall be exercised at any one time.
Sweden	Fifth freedom rights shall be available between Stockholm and: (a) Amsterdam and Helsinki; or (b) Amsterdam and Moscow. Amsterdam may be served as an intermediate point or as a point beyond. Helsinki and Moscow are to be served as points beyond.
United Kingdom	Fifth freedom rights shall be available between points in the United Kingdom and intermediate points, and between points in the United Kingdom and points beyond. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in the United Kingdom and points in third countries without a requirement to serve a point in Canada.

Part 2 for the Airlines of the European Community

In conjunction with the operation of passenger-combination services between individual Member States and Canada, and in the operation of all-cargo services, Community airlines shall enjoy the following rights:

Member State	Traffic rights
Belgium	Fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and two points beyond in the United States of America located east of and including Chicago and north of and including Washington DC.
Bulgaria	Fifth freedom rights may be exercised at one beyond point in the United States of America east of and excluding Chicago and north of and including Washington DC. No fifth freedom rights shall be available if Montreal and Ottawa are co-terminalled. No fifth freedom rights shall be available at intermediate points.
Czech Republic	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and two beyond points in the United States of America, north of and including Washington DC and east of and including Chicago.
Denmark	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and Chicago and between Montreal and Seattle. Chicago may be served as an intermediate point or as a point beyond. Seattle may only be served as a point beyond.
Germany	Fifth freedom traffic rights shall only be available between Montreal and one beyond point in Florida. As an alternative, fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and two beyond points in the Continental United States of America excluding points in the states of California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas and Washington.
Greece	Fifth freedom traffic rights shall be available between Montreal and Boston or between Montreal and Chicago or beyond Toronto to one point to be named by the Hellenic Republic in the United States of America, with the exception of points in California, Texas and Florida.

Member State	Traffic rights
Ireland	Fifth freedom rights shall be available between points in Canada and intermediate points, and between points in Canada and points beyond Canada. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Canada and points in third countries without a requirement to serve a point in Ireland.
Italy	Fifth freedom traffic rights shall be available between two intermediate points in the northeast United States of America (north of and including Washington; east of and including Chicago) and Montreal and/or Toronto. Intermediate points with fifth freedom rights may also be served as points beyond.
Poland	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and New York as an intermediate or beyond point.
Portugal	Fifth freedom traffic rights shall be available between points in Canada and intermediate points, and between points in Canada and points beyond.
Spain	Intermediate and beyond fifth freedom rights shall be available: (a) between Montreal and three additional points in Canada, and Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth and Houston; and (b) between Montreal and Mexico City. Not more than four fifth freedom rights shall be exercised at any one time.
Sweden	Fifth freedom rights shall be available between Montreal and Chicago and between Montreal and Seattle. Chicago may be served as an intermediate point or as a point beyond. Seattle may only be served as a point beyond.
United Kingdom	Fifth freedom rights shall be available between points in Canada and intermediate points and between points in Canada and points beyond Canada. For all-cargo services, the right shall be available to provide international transportation between points in Canada and points in third countries without a requirement to serve a point in the United Kingdom.

SECTION 3

Notwithstanding Section 1 of this Annex, for areas that are not included within the definition of 'Territory' in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (d) The Kingdom of Denmark, (f) The French Republic, (l) The Kingdom of the Netherlands, and (r) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall continue to apply, according to their terms.

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 4 sierpnia 2011 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*