

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	Opłaty 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 BUŁGARII,

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 wynikać 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 któregokolwiek 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:

- prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- prawo do lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;
- 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
- 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 uznaję 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:

- to przedsiębiorstwo lotnicze kwalifikuje się do ich uzyskania zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi normalnie stosowanymi przez władze lotnicze Strony przyznającej upoważnienia i zezwolenia;
- to przedsiębiorstwo lotnicze przestrzega przepisów ustawowych i wykonawczych Strony przyznającej upoważnienia i zezwolenia;
- 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 względy 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 przedsiębiorstwu lotniczemu traktowanie nie mniej korzystne niż traktowanie zapewniane własnym przedsiębiorstwem lotniczemu lub dowolnym innym przedsiębiorstwem lotniczemu 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. Świadectwa 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 przewidującą 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 wnioskowo 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 postanowień 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 bliskiej 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, ceł, 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, ceł 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 działalności.

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 wymianie 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 przewozu, 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 urzędzeń oraz usług lotniczych), 12 (Opłaty za korzystanie z portów lotniczych oraz obiektów i urzędzeń 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 urzędzeń 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 sprawiedliwy 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 zwołań 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 Stronę 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 łągadzających 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 wywrzeć 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

Rozstrzyganie 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 Sekretariatowi Generalnemu 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 stosownych 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 zawieszona, 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.

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



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

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

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



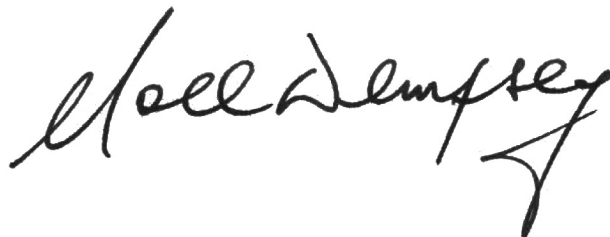
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



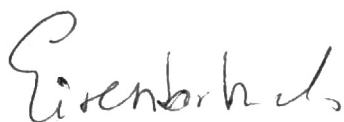
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



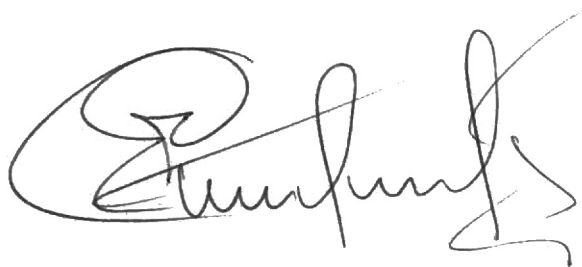
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

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

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, featuring a small 'h' at the top, followed by a series of loops and a long, sweeping tail that curves to the right.

Suomen tasavallan puolesta

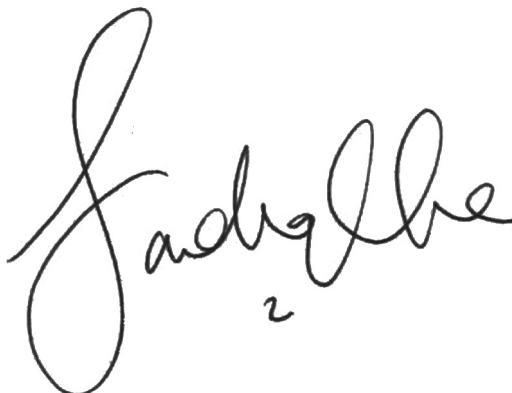
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized 'A' followed by several loops and a long, sweeping tail that curves to the right.

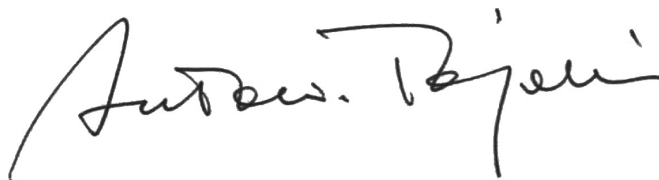
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized 'O' followed by several loops and a long, sweeping tail that curves to the right.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



For Canada
Pour le Canada



—

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 1

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 Grecka: 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 Pragę, oraz w jednym dodatkowym punkcie w Republice Czeskiej.
Dania	Prawa piątej wolności pomiędzy Kopenhagą 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.
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.
Bułgaria	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.

Deklaracja Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich w sprawie umowy o transporcie lotniczym UE-Kanada, która zostanie złożona w momencie podpisania umowy

„W odniesieniu do treści art. 26 ust. 2 Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie potwierdzają, że sformułowanie »stosowanie umów dwustronnych wymienionych w załączniku 3 do niniejszej Umowy zostaje zawieszona, przy czym nie dotyczy to zakresu określonego w załączniku 2« ma taki sam skutek jak określenie, że odpowiednie postanowienia umowy mają znaczenie nadrzędne w stosunku do odpowiednich postanowień obowiązujących umów dwustronnych wymienionych w załączniku 3”.

Deklaracja Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich w sprawie umowy o transporcie lotniczym UE-Kanada, która zostanie złożona w momencie podpisania umowy

„Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie wyjaśniają, że Umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Kanadą, z drugiej strony, a w szczególności postanowienia art. 8 umowy, nie przewiduje zwolnienia z podatku od wartości dodanej (VAT), z wyjątkiem podatku obrotowego od przywozu, i nie uniemożliwia państwom członkowskim opodatkowania paliwa lotniczego w odniesieniu do lotów krajowych lub wewnątrzpaństwowych zgodnie z dyrektywą Rady 2003/96/WE”.
