

Regeringens proposition till riksdagen med förslag om godkännande av luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av avtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner det luftfartsavtal som ingicks mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater den 17 december 2009. Avtalet är till sin karaktär ett blandavtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

I avtalet kommer man överens om hur och på vilka villkor parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet.

Avtalet innehåller också bestämmelser om flygsäkerhet och civilt luftfartsskydd. I avtalet kommer man överens om skattefrihet för internationell flygtrafik.

Dessutom innehåller avtalet principer som gäller miljöskydd, konkurrenskraftiga miljöer och avgifter för flygplatser samt bestämmelser om konsumentskydd.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller verkställigheten av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av avtalet. Lagen avses träda i kraft vid den tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet, samtidigt som avtalet träder i kraft en månad efter dagen för den sista diplomatiska not i vilken parterna bekräftar att alla de förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande har slutförts. Enligt 2 § 2 mom. i lagförslaget kan det genom förordning av statsrådet föreskrivas att lagen tillämpas innan protokollet träder i kraft internationellt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING	3
2 NULÄGE	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	3
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	3
4.1 Ekonomiska konsekvenser	3
4.2 Miljökonsekvenser	3
4.3 Andra konsekvenser	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITION	4
6 PROVISORISK TILLÄMPNING	4
DETALJMOTIVERING	5
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	5
2 LAGFÖRSLAG	7
3 IKRAFTTRÄDANDE	7
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ...	7
4.1 Kompetensfördelningen mellan EU och dess medlemsstater.	7
4.2 Behovet av riksdagens samtycke	10
4.3 Behandlingsordning	12
LAGFÖRSLAG	13
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet	13
BILAGOR	14
FÖRDRAGSTEXT	14
BILAGA I	31
BILAGA II	32
BILAGA III	34

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens (tidigare Europeiska gemenskapens) nuvarande politik för yttre förbindelser på luftfartsområdet framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Domarna innebar en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebar också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för unionen, och medlemsstaterna ska därför beakta detta när de förhandlar fram internationella luftfartsavtal.

Mellan Finland och Kanada finns ett gällande luftfartsavtal (FördrS 16/1992). Avtalet ändrades senast 1999 (FördrS 102/1999). Avtalet på unionsnivå ersätter medlemsstaternas bilaterala avtal med Kanada. Genom ikraftträdandeförordningen upphävs samtidigt luftfartsavtalen mellan Finland och Kanada.

2 Nuläge

Europeiska unionen har inom området lufttransport ingått ett avtal med Kanada om överföring och hantering av passageraruppgifter, dvs. PNR-uppgifter. Avtalet undertecknades i Bryssel den 25 juni 2014. Avtalet har inte ännu offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning (EUT). Dessutom har EU och Kanada ingått ett flygsäkerhetsavtal (EUT L 153, 17.6.2009 s. 11), som undertecknades i Prag den 6 maj 2009. Avtalet trädde i kraft i juli 2011.

Finnair är det enda flygbolaget som har tre direkta tur- och returflyg per vecka mellan Finland och Toronto i Kanada under sommarperioden.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att riksdagen ska godkänna luft-fartsavtalet mellan Kanada, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan.

Syftet med avtalet är att främja utvecklingen för det lufttransportsystem som grundar sig på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden.

Ett nationellt godkännande krävs för att avtalet ska träda i kraft internationellt. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag. Bestämmelser om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att lagen tillämpas innan protokollet träder i kraft internationellt.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Flygtrafikavtalet ersätter tidigare avtal mellan medlemsstaterna och Kanada och effektiviserar konkurrensen ytterligare på flygtrafikmarknaden. Avtalet möjliggör en friare trafik mellan Finland och Kanada än det bilaterala avtal som innehöll begränsningar av trafikrättigheterna. Ett avtal som öppnar marknaden är förenligt med Finlands liberala flygtrafikpolitik.

Till följd av avtalet kan efterfrågan på och utbudet av lufttrafiktjänster i Kanada och EU:s medlemsstater öka. Såväl konsumenter som lufttrafikföretag kommer att dra nytta av att flygtrafikmarknaden effektiviseras.

4.2 Miljökonsekvenser

I avtalet erkänns miljöskydd som ett viktigt mål när det gäller att utveckla den internationella luftfartspolitik.

Som en följd av öppnandet av marknaden förväntas flygtrafiken mellan parterna öka,

vilket bl.a. ökar mängden flygbuller och utsläppen av växthusgaser som flygtrafiken förorsakar.

4.3 Andra konsekvenser

Propositionen har inga konsekvenser för militär och statlig luftfart. Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå. Propositionen har inga uppenbara jämställdhetskonsekvenser.

5 Beredningen av proposition

Kommissionen ansökte om mandat för att förhandla med Kanada år 2006 (E 165/2006 rd). Förhandlingarna med Kanada inleddes i april 2008 och avtalet paraferades efter fem förhandlingsomgångar den 30 november 2008. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av avtalet den 4 december 2009 och avtalet undertecknades av företrädare för medlemsstaterna den 17 december 2009 i Bryssel.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet samt Trafiksäkerhetsverket, Finlands näringsliv, centralhandelskammaren, centralen för turistfrämjande och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik.

Justitieministeriet och utrikesministeriet fäste särskild uppmärksamhet vid lagtekniska aspekter i sina utlåtanden. En central förändring efter remissförfarandet var att man utgående från utlåtandena frångick modellen med två lagar enligt vilken man utöver propositionen om ikraftsättande av avtalet skulle ha avlåtit en annan proposition om temporär tillämpning av avtalet. Dessutom kompletterades de avsnitt i propositionen som handlar om behörighetsfördelningen mellan EU och dess medlemsstater samt behovet av riksdagens samtycke. Finansministeriet fäste också i sitt utlåtande uppmärksamhet vid avsnittet

om behörighetsfördelning i utkastet till proposition.

Inrikesministeriet fastslog i sitt utlåtande att lagförslaget kan godkännas.

Trafiksäkerhetsverket fastslog i sitt utlåtande att dess synpunkter redan beaktades under propositionens beredningsskede och anser att propositionen är sakenlig.

Centralhandelskammaren anser i sitt utlåtande att avtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom avtalet möjliggör friare trafik mellan Finland och Kanada än det tidigare bilaterala avtalet.

Finavia Abp och Finlands näringsliv EK framhåller att de inte har något att kommentera om propositionen.

6 Provisorisk tillämpning

Rådet antog den 30 november 2009 tillsammans med företrädarna för medlemsstaterna i Europeiska unionen, församlade i rådet, ett beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (2010/417/EG, EUT L 207, 6.8.2010, s.30). Enligt artikel 2 i beslutet ska unionen och dess medlemsstater i avvaktan på avtalets ikraftträdande tillämpa det provisoriskt, i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning, från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för det sista meddelande genom vilket parterna underrättade varandra om att de relevanta nationella förfarandena för att tillämpa avtalet provisoriskt har slutförts.

Finlands konstitution innehåller ingen uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet exempelvis innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, kan Finland provisoriskt tillämpa dessa bestämmelser först efter det att riksdagen har godkänt avtalet och en provisorisk tillämpning av det genom regeringspropositionen (GrUU 16/2008 rd). Eftersom luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska unionen och dess medlemsstater innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, ska avtalet och en provisorisk tillämpning av det godkännas av riksdagen. De bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. Rubriker och definitioner. I artikeln definieras de begrepp som använts i avtalet.

Artikel 2. Trafikrättigheter. I artikeln bestäms det om trafikrättigheter och andra rättigheter som parterna beviljar varandra.

Artikel 3. Utseende, godkännande och återkallande. I artikeln bestäms det under vilka förutsättningar den behöriga myndigheten i en av parterna ska bevilja trafiktillstånd efter att ha fått en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i den andra parten. Bestämmelser om drifttillstånd för luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (den s.k. EASA-förordningen), medan bestämmelser om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift finns i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 som utfärdats med stöd av EASA-förordningen.

Artikel 4. Investeringar. I artikeln bestäms det om parternas äganderätt i lufttrafikföretag.

Artikel 5. Tillämpning av lagstiftning. I artikeln bestäms det om skyldigheten att inom parternas territorium iakttä lagar, andra författningar och förfaranden.

Artikel 6. Civil luftfartssäkerhet. I artikeln åläggs parternas luftfartsmyndigheter att ömsesidigt godkänna bevis och certifikat som godkänts på behörigt sätt. Artikeln innehåller också bestämmelser om förfaranden som ska iakttas om det förekommer oklarheter i fråga om bevisen eller certifikaten. Om förutsättningarna inte uppfylls får parternas myndigheter enligt artikeln begära samråd, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för lufttrafikföretag. Enligt artikeln får parternas

luftfartsmyndigheter återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd, om brister har noterats vid rampinspektion. Rätten att återkalla eller begränsa trafiktillstånd gäller dessutom situationer där myndigheterna anser att det är nödvändigt med hänsyn till ett omedelbart hot mot den civila luftfartssäkerheten. Om det i praktiken är möjligt ska den andra parten höras i sådana situationer innan beslut fattas. Enligt artikeln förbinder sig parterna dessutom att fortsätta samarbetet när det gäller flygverksamhet särskilt för att möjliggöra utbyte av information som kan vara av betydelse för säkerheten vid internationell luftfart.

Artikel 7. Civilt luftfartsskydd. I artikeln bestäms det om de föreskrifter och förfaranden som ska iakttas inom luftfartsskyddet. För Finlands del har bestämmelser om luftfartsskydd utfärdats genom EU-förordningar. De viktigaste av dessa är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 och kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

Artikel 8. Tullar, skatter och avgifter. I artikeln bestäms det om ömsesidigt befriande från tullar, skatter och avgifter så långt det är möjligt enligt nationella lagar och andra författningar.

Artikel 9. Statistik. I artikeln bestäms det om parternas skyldighet att förse varandra med den statistik som krävs för bedömning av lufttrafikföretag.

Artikel 10. Konsumentintressen. I artikeln bestäms det om skydd av konsumenter. I Finland regleras om konsumentköp genom en allmän lag, konsumentskyddslagen (38/1978), samt genom EU-lagstiftning i rådets direktiv av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (90/314/EEG), Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personupp-

gifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, sådan den lyder ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Artikel 11. Tillgång till flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I artikeln bestäms det om parternas lufttrafikföretags rätt att på icke-diskriminerande grund använda den andra partens flygplatser, luftvägar, flygkontroll- och flygtrafiktjänster, samt civilt luftfartsskydd, marktjänster och andra därmed förknippade anläggningar och tjänster som tillhandahålls på dess territorium.

Artikel 12. Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I artikeln bestäms det om principerna för fastställande av brukaravgifter. Vid fastställandet av brukaravgifter ska iaktas att nivån är korrekt, rimlig, kostnadsorienterad och icke-diskriminerande. I Finland finns bestämmelser om avgifter för flygplatser i lagen om lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), genom vilken Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG (flygplatsavgiftsdirektivet) har genomförts.

Artikel 13. Kommersiella bestämmelser. I artikeln bestäms det om utnyttjandet av kapacitet på grundval av affärsmässiga överväganden och om förbudet att ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller tjänstens regelbundenhet. När begränsningar ställs ska villkoren i artikel 15 i konventionen iaktas.

I artikeln bestäms det också om användning av gemensamma linjekoder (code-

sharing) samt ömsesidig frihet att utföra marktjänster i enlighet med behöriga tillstånd samt lagar och föreskrifter.

I artikeln bestäms det också om företrädare för lufttrafikföretag, försäljning, lokala kostnader och överföring av resurser, intermodala transporter, prissättning, tjänster för databokningssystem, franchising och varumärken, hyra av plan inklusive besättning samt charterflyg.

Artikel 14. Konkurrenskraftig miljö. Enligt artikeln fastställs som mål att skapa en sund konkurrenskraftig miljö för lufttrafikföretag samt åtgärder som parterna kan vidta om de anser att någon bryter mot principen.

Artikel 15. Flygtrafikledning. I artikeln bestäms det om skyldigheten att mellan parterna behandla frågor som rör flygtrafikledning mellan parterna.

Artikel 16. Förlängning av utseenden och godkännanden. Enligt artikeln är även de lufttrafikföretag som har utsetts med stöd av tidigare bilaterala avtal mellan Kanada och medlemsstaterna även i fortsättningen i enlighet med detta avtal lufttrafikföretag med rätt att bedriva luftfart.

Artikel 17. Gemensam kommitté. I artikeln bestäms det om en gemensam kommitté som ska grundas och som fattar sådana beslut som uttryckligen fastställs i avtalet, utvecklar samarbetet och genom beslut antar sin egen arbetsordning. Den gemensamma kommittén ska fatta sina beslut med enhällighet.

Artikel 18. Miljöskydd. I artikeln bestäms det att vid fastställande av begränsningar i anknytning till miljöskydd ska deras eventuella negativa konsekvenser bedömas i förhållande till de rättigheter som ingår i avtalet. Vid planering av åtgärder i anknytning till miljöskydd är parterna skyldiga att höra den andra parten.

Artikel 19. Arbetsmarknadsfrågor. I artikeln bestäms det om skyldigheten att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, samsättnings- och arbetsvillkoren samt om rättigheten att be den gemensamma kommittén att behandla frågan.

Artikel 20. Internationellt samarbete. Enligt artikeln får parterna i gemensamma kommittén enligt artikel 17 (Gemensam kommitté) ta upp frågor som har samband med flygtrafik och internationella organisa-

tioner, möjlig utveckling i relationerna mellan parterna och andra länder när det gäller lufttransport och trender i bilaterala eller multilaterala överenskommelser.

Artikel 21. Tvistlösning. Enligt artikeln ska tvister som gäller tolkningen eller tillämpningen av avtalet i första hand försöka lösas i gemensamma kommittén. Om tvisten inte har lösts inom 60 dagar från och med mottagandet av begäran om formellt samråd får tvisten i samförstånd mellan parterna hänskjutas till en person eller instans för beslut. Om en överenskommelse inte kan nås kan tvisten hänskjutas till skiljeförfarande i en skiljedomstol i enlighet med vad som närmare anges i artikeln.

Artikel 22. Ändring. I artikeln bestäms det om ändring av avtalet. Ändringar av detta avtal fastställs efter samråd i enlighet med artikel 17.

Artikel 23. Ikraftträdande och provisorisk tillämpning. I artikeln bestäms det om tidpunkten för ikraftträdandet och de förfaranden som tillämpas vid provisorisk tillämpning.

Artikel 24. Avtalets uppsägning och upphörande. I artikeln bestäms det om avtalets uppsägning och upphörande. Uppsägningen och upphörandet ska ske skriftligen och detta ska meddelas så som bestäms i artikeln.

Artikel 25. Registrering av avtalet. I artikeln bestäms om registrering av avtalet och eventuella ändringar av det.

Artikel 26. Förhållande till andra överenskommelser. I artikeln bestäms att bedömning av avtalets förhållande till andra avtal ska behandlas i gemensamma kommittén. Bilagor till avtalet. Avtalet innehåller tre bilagor.

Bilaga I. Bilaga I innehåller en tabell över flyglinjer, där de rutter definieras på vilka parternas lufttrafikföretag har rätt att bedriva lufttrafik.

Bilaga II. Bilaga II innehåller preciseringar av tillgång till rättigheter. Det första avsnittet i bilagan preciserar parternas ägande och bestämmande inflytande i lufttrafikföretagen i fråga om artikel 4 som gäller investeringar. I det andra avsnittet i bilagan bestäms om gradvis ökande tillgång till trafikrättigheter.

Bilaga III. I bilaga III uppräknas de bilaterala överenskommelser mellan Kanada och

medlemsstaterna som tillfälligt kommer att upphävas eller ersättas av detta avtal. I förteckningen över de bilaterala överenskommelserna ingår också överenskommelsen mellan Finland och Kanada om lufttrafik från år 1990 samt ändringen av den från år 1999.

2 Lagförslag

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnitt 4.2 som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Det föreslås att bestämmelser ska utfärdas genom förordning av statsrådet om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av lagen. Det föreslås att bestämmelser om tillämpning av lagen innan avtalet träder i kraft internationellt ska utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft en månad efter dagen för den sista diplomatiska not i vilken parterna bekräftar att alla de förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande har slutförts. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt med avtalet vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan EU och dess medlemsstater.

Ur Europeiska unionens synvinkel är flygtrafikavtalet mellan Kanada, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan, ett blandavtal. Blandavtal innehåller bestämmelser som dels hör till unionens och dels till medlemsstaternas behörig-

het. Ett blandavtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

I och med EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Merparten av luftfartslagstiftningen har utfärdats som unionsförfordningar. Till den del som EU-förfordningar har utfärdats har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förfordningarna kräver.

EU-lagstiftning om frågor som ingår i luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan, har utfärdats beträffande följande:

Bestämmelser om tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, ändrad genom: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002, om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93.

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om

försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

Bestämmelser om flygtrafikledning har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförfordningen).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förfordningen om tillhandahållande av tjänster).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förfordningen om luftrummet).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förfordningen om driftskompatibilitet)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare.

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR).

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–5 (med undantag av artikel 1.6) samt bilagan (med undantag av punkterna 11 och 12).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förfordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet.

Bestämmelser om flygsäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91, kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91, kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, med undantag av artikel 65, artikel 69.1 andra stycket, artikel 69.4 och bilagorna I–VI, ändrad genom Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av ge-

mensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG.

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjöds att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG.

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen.

Bestämmelser om luftfartssäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

Bestämmelser om miljöskydd har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler

och förfaranden för att av bullerskäl in-föra driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, sådant det lyder ändrat eller anpassat genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

Bestämmelser om frågor som gäller sociala aspekter har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

Bestämmelser om konsumentskydd har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang.

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, sådan den lyder ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rät-

tigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Bestämmelser om tullar har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättande av en tullkodex för gemenskapen.

Bestämmelser om de frågor som det föreskrivs om i avtalet har dessutom utfärdats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89.

Ovan nämnda rättsakter innefattar Europaparlamentets och rådets viktigaste bestämmelserna på området för civil luftfart. De har samband med artiklarna 3 (Utseende, godkännande och återkallande), 4 (Investeringar), 6 (Civil luftfartssäkerhet), 7 (Civilt luftfartsskydd), 8 (Tullar, skatter och avgifter), 10 (Konsumentintressen), 11 (Tillgång till flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), 12 (Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), 13 (Kommersiella bestämmelser), 14 (Konkurrensumsatt miljö), 15 (Flygtrafikledning), 16 (Förlängning av utseenden och godkännanden), 18 (Miljöskydd). Med stöd av Europaparlamentets och rådets förordningar har kommissionen dessutom utfärdat mer detaljerade tillämpningsförfordningar, som publiceras i Europeiska unionens officiella tidning.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller

utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Nedan behandlas artiklarna i luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 1 i avtalet definieras de begrepp som används i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. I bestämmelserna om trafikrättigheter bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 3 i avtalet innehåller bestämmelser om utseende, godkännande och återkallande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014). Bestämmelser om de egentliga förutsättningarna för beviljande och återkallande av tillstånd ingår i EU-förordningen gällande lufttrafik, men till övriga delar, såsom i fråga om myndighetens behörighet, omfattas bestämmelserna i artikeln av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

Artikel 5 innehåller bestämmelser om tillämpning av lagar. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms det om befrielse från skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 17 bestäms det om den gemensamma kommittén som består av företrädare för parterna. Eftersom den gemensamma kommittén kan fatta beslut som är bindande för avtalsparterna i ärenden som hör till området för Finlands lagstiftning, hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 21 bestäms det om tvistlösning. Tvister ska försöka lösas genom förhandlingar, men enligt artikel 21.2 kan tvisten på en parts begäran hänskjutas till skiljeförfarande i en skiljedomstol enligt det förfarande som närmare framgår av punkterna 3-7 i artikeln. Om ett avtal som även i övrigt innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen innehåller bestämmelser om ett för parterna obligatoriskt och bindande förfarande för avgörande av tvister som gäller tolkningen eller tillämpningen av avtalet, kan avgörandet av tvisten inverka på hur en bestämmelse som gäller ärenden som regleras på lagnivå i Finland ska tillämpas. I sådana fall hör den bestämmelse som gäller avgörande av tvister till området för lagstiftningen (GrUU 31/2001 rd). Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I bilaga I till avtalet bestäms det om flyglinjer och trafikrättigheter. I bilagan bestäms det om grunderna för individernas rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i bilagan hör till området för lagstiftningen.

I bilaga II bestäms det om parternas ägande och bestämmande inflytande i lufttrafikföretagen samt gradvis ökande tillgång till trafikrättigheter. I bilagan bestäms det om grunderna för individernas rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i bilagan hör till området för lagstiftningen.

I bilaga III uppräknas de avtal mellan medlemsstaterna och Kanada som tillfälligt kommer att avbrytas eller ersättas av detta avtal. I förteckningen ingår också det bilaterala avtalet mellan Finland och Kanada om luftfart samt ändringen av det. Uppsägning av avtalen kräver riksdagens godkännande

och hör således till området för lagstiftningen.

Luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, ersätter det bilaterala avtalet mellan Finland och Kanada om luftfart (FördrS 16/1992, FördrS 102/1999). Ersättande eller upphörande av ett avtal är i fråga om konsekvenserna jämförbart med uppsägning av ett avtal och kräver riksdagens godkännande även i de fall då godkännande av avtalet enligt den tidigare statsförfattningen inte behövde riksdagens godkännande, men som enligt den nya grundlagen hade krävt riksdagens godkännande (GrUU 18/2002 rd). Det gällande bilaterala luftfartsavtalet har godkänts av republikens president och det har satts i kraft genom förordning av republikens president. Eftersom gällande avtal innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, kräver avtalets uppsägande enligt gällande grundlag riksdagens godkännande.

4.3 Behandlingsordning

Luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska unionen och dess medlemsstater inne-

håller inte sådana bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. i grundlagen, och det lagförslag som ingår i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner det i Bryssel den 17 december 2009 ingångna luftfartsavtalet mellan Kanada, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, till den del som avtalet hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag***Lag**

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 17 december 2009 ingångna luftfartsavtalet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 4 december 2014

Statsminister

ALEXANDER STUBB

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*

LUFTFARTSAVTAL

mellan Kanada och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

LUFTFARTSAVTAL

KANADA

å ena sidan,

och

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

KONUNGARIKET DANMARK,

REPUBLIKEN ESTLAND,

REPUBLIKEN FINLAND,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,
 RUMÄNIEN,
 REPUBLIKEN SLOVAKIEN,
 REPUBLIKEN SLOVENIEN,
 KONUNGARIKET SPANIEN,
 KONUNGARIKET SVERIGE,
 REPUBLIKEN TJECKIEN,
 FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,
 REPUBLIKEN UNGERN,
 REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

alla parter i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade medlemsstaterna),

och EUROPEISKA GEMENSKAPEN,

å andra sidan,

Kanada och medlemsstaterna som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska gemenskapen,

SOM ÖNSKAR främja ett luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med minimal statlig inblandning och reglering,

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart,

SOM INSER betydelsen av effektiv luftfart för att främja handel, turism och investeringar,

SOM ÖNSKAR förbättra lufttrafiken,

SOM ÖNSKAR säkerställa bästa möjliga skydd och säkerhet inom luftfarten,

SOM ÄR FAST BESLUTNA att uppnå de potentiella fördelarna med rättsligt samarbete och i den mån det är praktiskt, harmonisering av lagstiftning och tillvägagångssätt,

SOM INSER de betydande potentiella fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig lufttrafik och livskraftiga luftfartsindustrier,

SOM ÖNSKAR främja en konkurrenskraftig miljö för lufttrafiken och som inser att det utan lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretagen finns risk för att de potentiella fördelarna inte kommer till stånd,

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för sina lufttrafikföretag att ha rättvisa och lika möjligheter att tillhandahålla de tjänster som avses i detta avtal,

SOM ÖNSKAR maximera fördelarna för passagerare, transportörer, lufttrafikföretag och flygplatser och deras anställda samt de indirekta fördelarna för andra,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenterna och främja en lämplig konsument-skyddsnivå i samband med lufttrafik,

SOM INSER betydelsen av kapital för luftfartsindustrin för att vidareutveckla lufttrafik,

SOM ÖNSKAR ingå ett luftfartsavtal som ett komplement till nämnda konvention,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Rubriker och definitioner

1. De rubriker som används i detta avtal anges endast i referenssyfte.

2. I detta avtal gäller följande definitioner, om inte annat anges:

a) luftfartsmyndigheter: en myndighet eller person som parterna har bemyndigat att utföra de uppgifter som anges i detta avtal.

b) lufttrafik: regelbunden lufttrafik på de linjer som anges i detta avtal för transport av passagerare och gods, inbegripet post, separat eller i kombination.

c) avtal: detta avtal och dess bilagor med ändringar.

d) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag som har utsetts och godkänts i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

e) part: Kanada eller medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen tillsammans eller var för sig.

f) konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla bilagor som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen och alla ändringar av bilagorna eller av konventionen enligt artiklarna 90 och 94 i konventionen i den

utsträckning bilagorna och ändringarna har antagits av Kanada och medlemsstaterna.

g) territorium: i fråga om Kanada avser territorium Kanadas landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav i enlighet med dess nationella lagstiftning, inbegripet lufterummet ovanför dessa områden; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium de landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilka fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i detta fördrag och i eventuella efterföljande instrument, inbegripet lufterummet ovanför dessa områden. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning i suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats från tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra partens lufttrafikföretag följande rättigheter för bedrivande av lufttransport:

a) Rätten att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätten att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) I den mån det är tillåtet enligt detta avtal, rätten att landa inom dess territorium på flyglinjer som anges i detta avtal för att ta ombord och avlämna passagerare och gods, inbegripet post, separat eller i kombination.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Vardera parten beviljar även den andra parten de rättigheter som anges i punkterna 1 a och 1 b i denna artikel för andra av den andra partens lufttrafikföretag än de som avses i artikel 3 (Utseende, godkännande och återkallande) i detta avtal.

Artikel 3

Utseende, godkännande och återkallande

1. Parterna erkänner såsom ett utseende enligt detta avtal de licenser eller andra former av godkännande som utfärdats av den andra parten för bedrivande av lufttrafik enligt detta avtal. På begäran av den ena partens luftfartsmyndigheter ska de luftfartsmyndigheter i den andra parten som utfärdade licensen eller en annan form av godkännande kontrollera licensens eller godkännandets status.

2. Vid mottagande av ansökningar från ett lufttrafikföretag som utsetts av en part, i föreskriven form och på föreskrivet sätt, ska den andra parten, i enlighet med sina lagar och andra författningar, med kortast möjliga handläggningstid bevilja detta lufttrafikföretag de godkännanden och tillstånd det har sökt för att bedriva lufttrafik, om följande villkor är uppfyllda:

a) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor för att bedriva lufttrafik som föreskrivs i de lagar och andra författningar som luftfartsmyndigheterna i den part som beviljar godkännandena och tillstånden normalt tillämpar.

b) Lufttrafikföretaget ska följa bestämmelserna i de lagar och andra författningar som den part som beviljar godkännandena och tillstånden tillämpar.

c) Med förbehåll för bilaga 2, i fråga om kanadensiska lufttrafikföretag, ska lufttrafikföretaget i praktiken kontrolleras av någon parts medborgare, ska lufttrafikföretaget ha de licenser som krävs för att betraktas som ett kanadensiskt lufttrafikföretag och ha sin huvudsakliga verksamhet i Kanada. I fråga om en medlemsstats lufttrafikföretag, ska lufttrafikföretaget i praktiken kontrolleras av någon parts, Islands, Liechtensteins, Norges eller Schweiz medborgare, ska lufttrafikföretaget ha de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag och ha sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat.

d) Lufttrafikföretaget ska drivas på ett sätt som uppfyller villkoren i detta avtal.

3. En part får hålla inne de godkännanden eller tillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel och återkalla, tillfälligt upphäva, ställa upp villkor för eller begränsa trafikgodkännandena eller trafiktillstånden eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa ett eller flera av den andra partens lufttrafikföretags trafik, om det berörda lufttrafikföretaget inte följer bestämmelserna i punkt 2 eller om en part har fastställt att de villkor som råder på den andra partens territorium inte är rättvisa och konkurrenskraftiga och resulterar i betydande nackdelar eller skadar dess lufttrafikföretag enligt artikel 14.5 (Konkurrenskraftig miljö).

4. De rättigheter som räknas upp i punkt 3 i denna artikel får utövas först efter samråd i den gemensamma kommittén, såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av de lagar och andra författningar som avses i punkt 2 eller såvida det av luftfartsskydds- eller luftfartssäkerhetsskäl krävs åtgärder i enlighet med bestämmelserna i artikel 6 (Civil luftfartssäkerhet) och artikel 7 (Civilt luftfartsskydd).

Artikel 4

Investeringar

Vardera parten ska tillåta att dess lufttrafikföretag till fullo ägs av medborgare i Kanada eller i en eller flera medlemsstater, om inte annat följer av villkoren i bilaga 2 till detta avtal.

Artikel 5

Tillämpning av lagstiftning

Vardera parten ska kräva att följande uppfylls:

a) Dess lagar, andra författningar och förfaranden rörande inresa i, vistelse i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart eller för drift och navigering av sådana luftfartyg ska iaktas av lufttrafikföretag vid inresa i, avresa från och uppehåll inom nämnda territorium.

b) Dess lagar, andra författningar och förfaranden rörande inresa i, vistelse i eller avresa från dess territorium för passagerare, besättning och gods, inklusive post (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, transit, civil luftfartsskydd, immigration, pass, tull och karantän), ska iaktas av lufttrafikföretag och av passagerare, besättningar och gods, inklusive post, eller på dessas vägnar, vid transit, inresa i, avresa från och uppehåll inom nämnda territorium. Vid tillämpning av sådana lagar och andra författningar ska vardera parten, under liknande omständigheter, inte behandla lufttrafikföretag mindre fördelaktigt än de skulle behandla sina egna lufttrafikföretag eller ett annat lufttrafikföretag som bedriver liknande internationell luftfart.

Artikel 6

Civil luftfartssäkerhet

1. Parterna bekräftar vikten av ett nära samarbete på området civil luftfartssäkerhet. Parterna ska därför delta i ytterligare samarbete, även när det gäller luftfartsverksamhet, bland annat för att möjliggöra utbyte av information som kan vara av betydelse för säkerheten vid internationell luftfart, deltagande i varandras tillsynsverksamhet eller genomförande av gemensam tillsynsverksamhet på området civil luftfartssäkerhet samt utveckling av gemensamma projekt och initiativ, även med tredjeländer. Detta samarbete

ska utvecklas inom ramen för avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen, utfärdat i Prag den 6 maj 2009, när det gäller frågor som omfattas av det avtalet.

2. Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller erkänts giltiga av den ena parten genom dess luftfartsmyndigheter i enlighet med tillämpliga bestämmelser i avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen ska av den andra parten och dess luftfartsmyndigheter erkännas som giltiga för bedrivande av lufttrafik, under förutsättning att certifikaten eller licenserna har utfärdats eller erkänts giltiga i enlighet med och minst i överensstämmelse med normerna i konventionen.

3. Om rättigheterna eller villkoren i de licenser eller certifikat som avses i punkt 2 och som utfärdats av den ena partens luftfartsmyndigheter till en person eller ett lufttrafikföretag eller för ett luftfartyg som används i lufttrafik tillåter en skillnad som är lägre än de miniminormer som anges i konventionen och skillnaden har anmälts till Internationella civila luftfartsorganisationen eller om luftfartsmyndigheterna tillämpar en norm eller normer som är högre än eller avviker från de normer som anges i konventionen, får den andra parten begära samråd mellan parterna inom ramen för den gemensamma kommittén för att klargöra praxis. Till dess att samråden har resulterat i samförstånd ska parterna, i överensstämmelse med ett system med ömsesidigt erkännande av varandras certifikat och licenser, fortsätta att erkänna de certifikat och licenser som erkänts som giltiga av den andra partens luftfartsmyndigheter. Om avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen, utfärdat i Prag den 6 maj 2009, innehåller bestämmelser som styr det ömsesidiga erkännandet av certifikat och licenser, ska vardera parten tillämpa dessa bestämmelser.

4. I enlighet med tillämpliga lagar och inom ramen för avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Kanada och Europeiska gemenskapen, utfärdat i Prag den 6 maj 2009 förpliktar sig parterna att ömsesidigt erkänna certifikat och licenser i frågor som omfattas av det avtalet.

5. En part eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter får när som helst begära samråd med den andra parten eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter om de säkerhetsnormer och säkerhetskrav som dessa luftfartsmyndigheter upprätthåller och tillämpar. Om den part som begärde samråd eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter efter samrådet finner att den andra parten eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer och säkerhetskrav inom dessa områden vilka, såvida inget annat har beslutats, är åtminstone likvärdiga med de miniminormer som har uppställts i enlighet med konventionen, ska de underrätta den andra parten eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter om vad som konstaterats och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Om den andra parten eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter inte vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder inom femton (15) dagar eller någon annan tidsperiod som beslutats, får den part som begärde samråd eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikstillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för lufttrafikföretag som står under den andra partens eller dess ansvariga luftfartsmyndigheters tillsyn.

6. Parterna accepterar att ett luftfartyg som drivs av ett av den ena partens lufttrafikföretag eller på dess vägnar medan det befinner sig inom den andra partens territorium, får vara föremål för en rampinspektion av den andra partens luftfartsmyndigheter för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens relevanta handlingar och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara skick, förutsatt att en sådan undersökning inte förorsakar någon orimlig försening i luftfartygets drift.

7. Om den ena partens luftfartsmyndigheter efter att ha genomfört en rampinspektion finner att ett luftfartyg eller luftfartygets drift inte uppfyller de miniminormer som gäller vid den tidpunkten enligt konventionen eller att det råder brister i det faktiska upprätthållandet och tillämpandet av de säkerhetsnormer som gäller vid den tidpunkten enligt konventionen, ska denna parts luftfartsmyndigheter

underrätta de luftfartsmyndigheter hos den andra parten som ansvarar för säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Om lämpliga korrigeringsåtgärder inte vidtas inom femton (15) dagar, får trafikstillstånd eller tekniska tillstånd återkallas, tillfälligt upphävas eller begränsas eller trafiken för det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget på annat sätt tillfälligt upphävas eller begränsas. Samma beslut kan fattas om tillträde för rampinspektion nekas.

8. Vardera parten ska ha rätt att genom sina ansvariga luftfartsmyndigheter vidta omedelbara åtgärder, inbegripet rätt att återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikstillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för ett av den andra partens lufttrafikföretag, om de anser att det är nödvändigt med hänsyn till ett omedelbart hot mot den civila luftfartssäkerheten. I den mån det är möjligt ska den part som vidtar sådana åtgärder sträva efter att samråda med den andra parten i förväg.

9. Eventuella åtgärder som en part eller dess ansvariga luftfartsmyndigheter vidtar i enlighet med punkterna 5, 7 eller 8 i denna artikel ska avbrytas så snart anledningen till att åtgärden vidtogs har upphört.

Artikel 7

Civilt luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt att deras skyldighet gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet.

2. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna särskilt handla i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, utfärdad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, utfärdad i Haag den 16

december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, utfärdad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, utfärdad i Montreal den 24 februari 1988 samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, utfärdad i Montreal den 1 mars 1991, och andra multilaterala avtal rörande civilt luftfartsskydd vilka båda parter omfattas av.

3. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

4. Parterna ska handla i enlighet med de bestämmelser för civilt luftfartsskydd som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som utgör bilagor till konventionen angående internationell civil luftfart, i den mån sådana säkerhetsbestämmelser är tillämpliga på parterna. Parterna ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium samt dem som driver flygplatser där att följa dessa bestämmelser om civilt luftfartsskydd. Vardera parten ska därför på begäran underrätta den andra parten om eventuella skillnader mellan dess föreskrifter och praxis och normerna om civilt luftfartsskydd i de bilagor som avses i denna punkt, om skillnaderna går utöver eller kompletterar dessa normer och är av betydelse för den andra partens aktörer. Vardera parten får när som helst begära samråd, som ska hållas utan orimligt dröjsmål, med den andra parten för att diskutera dessa skillnader.

5. Med full hänsyn till och respekt för båda parters suveränitet är parterna överens om att de lufttrafikföretag som avses i punkt 4 i denna artikel får åläggas att följa de bestämmelser om civilt luftfartsskydd som avses i den punkten vilka krävs av den andra parten för inresa i, utresa från eller under vistelsen inom den andra partens territorium.

Vardera parten ska se till att tillräckliga åtgärder verkningsfullt vidtas inom dess territorium för att skydda luftfartyg och säkerhetskontrollera passagerare och besättning, bagage, handbagage, gods, post och luftfartygsförråd före påstigning och lastning.

6. Parterna är överens om att sträva efter att uppnå ömsesidigt erkännande av varandras skyddsnormer och att samarbeta nära om åtgärder för kvalitetskontroll på ömsesidig grund. Parterna är också överens om att i lämpliga fall och på grundval av beslut som parterna ska fatta var för sig skapa förutsättningar för att genomföra en enda säkerhetskontroll för trafik mellan parternas territorier, det vill säga att överföring av passagerare, bagage och/eller gods kan undantas från ytterligare en kontroll. För detta ändamål ska de införa administrativa arrangemang som möjliggör samråd om befintliga eller planerade åtgärder för civilt luftfartsskydd och samarbete och utbyte av information om kvalitetskontrollåtgärder som parterna har genomfört. Parterna ska samråda med varandra om planerade skyddsåtgärder av betydelse för aktörer som bedriver verksamhet inom den andra partens territorium i samband med sådana administrativa arrangemang.

7. Parterna ska i möjligaste mån tillmötesgå en begäran från den andra parten om rimliga särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot mot en särskild flygning eller en särskild serie flygningar.

8. Parterna är överens om att samarbeta om inspektioner inom luftfartsskyddet som de genomför på respektive territorium genom att införa mekanismer, inbegripet administrativa arrangemang, för ömsesidigt utbyte av information om resultaten av sådana inspektioner inom luftfartsskyddet. Parterna är överens om att välvilligt bemöta förfrågningar om att delta som observatörer vid den andra partens inspektioner inom luftfartsskyddet, eller

9. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra handlingar som innebär olaglig störning av säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kom-

munikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel, får den parten begära samråd genom sina ansvariga myndigheter. Sådana samråd ska påbörjas inom femton (15) dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från samrådets början, får den part som begärde samråd vidta åtgärder för att trafiktillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förses med lämpliga villkor. Om det motiveras av en nödsituation eller för att förhindra ytterligare överträdelser av bestämmelserna i denna artikel, får den part som anser att den andra parten inte har följt bestämmelserna i denna artikel när som helst vidta lämpliga interimåtgärder.

11. Parterna bekräftar att de vid övervägandet av skyddsåtgärder ska beakta eventuella negativa ekonomiska och driftsmässiga konsekvenser för den lufttrafik som omfattas av detta avtal och i den mån lagstiftningen tillåter det beakta sådana faktorer, när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen, vilket dock inte inskränker tillämpningen av omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet.

Artikel 8

Tullar, skatter och avgifter

1. Vardera parten ska så långt det är möjligt enligt dess lagar och andra författningar och på grundval av ömsesidighet från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som tas ut av parterna och inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad undanta luftfartyg som används för internationell lufttransport av den andra partens lufttrafikföretag, deras sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till artiklar som livsmedel, drycker

och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport.

2. Vardera parten ska även så långt det är möjligt enligt nationella lagar och andra författningar och på grundval av ömsesidighet undanta följande från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som förs in på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör ett av den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport samt datorutrustning och delar avsedda för hanteringen av passagerare eller gods eller säkerhetskontroller.

c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in på eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, inklusive flygbiljetter, biljettfodral, flygfraktsedlar och annat marknadsföringsrelaterat material som delas ut gratis av lufttrafikföretaget.

3. Sedvanlig ombordutrustning samt material och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som ett av en parts lufttrafikföretag använder får inte lastas av på den andra partens territorium förrän detta territoriums tullmyndigheter har givit sitt godkännande. I sådana fall kan det krävas att de ställs under dessa myndigheters kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

4. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

5. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Kanada för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

Artikel 9

Statistik

1. Parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och på begäran annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för att se över driften av lufttrafiken.

2. Parterna ska samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling.

Artikel 10

Konsumentintressen

1. Vardera parten bekräftar vikten av att skydda konsumenternas intressen och får vidta eller kräva att lufttrafikföretag på icke-diskriminerande grund vidtar rimliga och proportionella åtgärder i följande frågor, inbegripet men inte begränsat till

- a) krav på att skydda medel som förskottre-
rats lufttrafikföretag,
- b) initiativ till kompensation för nekad om-
bordstigning,
- c) återbetalning till passagerare,
- d) offentliggörande av namnet på det luft-
trafikföretag som faktiskt bedriver trafik med
luftfartyget,
- e) de egna lufttrafikföretagens ekonomiska
ställning,
- f) skadeansvarsförsäkring för passagerare,
och

g) fastställande av tillgänglighetsåtgärder.

2. Parterna ska sträva efter att samråda med varandra inom ramen för den gemensamma kommittén i frågor som rör konsumentintres-
sen, inbegripet de åtgärder de planerar för att i möjligaste mån uppnå med varandra fören-
liga tillvägagångssätt.

Artikel 11

Tillgång till flygplatser och luftfartsanlägg- ningar och luftfartstjänster

1. Vardera parten ska se till att flygplatser, luftvägar, flygkontroll- och flygtrafiktjänster, civilt luftfartsskydd, marktjänster och andra därmed förknippade anläggningar och tjänster som tillhandahålls på dess territorium står till den andra partens lufttrafikföretags förfogande på icke-diskriminerande grund enligt fastlagda tidsscheman.

2. Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa faktisk tillgång till anläggningar och tjänster, med förbehåll för rättsliga, drifts-
mässiga och fysiska begränsningar och på grundval av rättvisa och lika möjligheter samt insyn i tillträdesförfarandena.

3. Vardera parten ska se till att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser för tilldelning av ankomst- och avgångstider som gäller för flygplatser på dess territorium tillämpas på ett öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt.

4. Om en av parterna anser att den andra parten bryter mot denna artikel, får den underrätta den andra parten om sina synpunkter och begära samråd enligt artikel 17.4 (Gemensam kommitté).

Artikel 12

Avgifter för flygplatser och luftfartsanlägg- ningar och luftfartstjänster

1. Vardera parten ska se till att de brukaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är rättvisa, skäliga, kost-

nadsbaserade och inte orättfärdigt diskriminerande. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

2. Vardera parten ska se till att de brukaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygplatsen, civilt luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Dessa avgifter får avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster för flygplats- och civilt luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

3. Vardera parten ska uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra dessa att utbyta sådan information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Vardera parten ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 21 (Tvistlösning) ska en part endast anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel, om den

a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller

b) inte efter granskningen vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som är oförenlig med denna artikel.

Artikel 13

Kommersiella bestämmelser

1. Vardera parten ska skapa rättvisa och lika möjligheter för den andra partens lufttrafikföretag att tillhandahålla den lufttrafik som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta varje lufttrafikföretag från den andra parten att på grundval av affärsrättliga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för den lufttrafik som omfattas av detta avtal. Ingendera parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ eller typer av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder eller ålägga den andra partens lufttrafikföretag att lämna in trafik- eller chartertrafikprogram eller verksamhetsplaner, annat än i den mån som förordas av tekniska skäl, driftsskäl eller miljörelaterade (lokal luftkvalitet och buller) skäl, vilket i så fall ska ske på likvärdiga villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.

3. a) Under förutsättning att de lagstadgade krav som vardera parten normalt tillämpar för sådan verksamhet följs, får den andra partens lufttrafikföretag ingå samarbetsavtal i syfte att

i) tillhandahålla lufttrafik på de angivna flygrutterna genom att sälja transport under egen kod på flygningar som bedrivs av lufttrafikföretag från Kanada, medlemsstaterna eller något tredjeland och/eller en tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land,

ii) bedriva trafik med ett annat lufttrafikföretags kod, om detta lufttrafikföretag har fått tillstånd av en parts luftfartsmyndigheter att sälja transport med sin egen kod på flygningar som bedrivs av en parts lufttrafikföretag.

b) En part får kräva att alla lufttrafikföretag som deltar i code-sharing ska inneha den underliggande trafikerättigheten för en flygrutt.

c) En part får inte avslå tillstånd för code-sharing enligt punkt 3 a i i denna artikel på grundval av att det lufttrafikföretag som be-

driver trafik med luftfartyget inte har rätt att bedriva trafik med andra lufttrafikföretags koder.

d) Parterna ska kräva att alla lufttrafikföretag som ingår överenskommelser om code-sharing ser till att passagerarna är fullständigt informerade om operatörens identitet och transportsätt för varje del av resan.

4. Vardera parten ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, när de befinner sig inom dess territorium,

a) på grundval av ömsesidighet utför sina egna marktjänster på dess territorium och kan välja mellan att få marktjänsten helt eller delvis levererad av ett annat företag som de behöriga myndigheterna har godkänt för tillhandahållande av sådana tjänster, och

b) tillhandahåller marktjänster för andra lufttrafikföretag som är verksamma på samma flygplats, under förutsättning att detta är tillåtet och i överensstämmelse med tillämpliga lagar och andra författningar.

5. De rättigheter som anges i punkt 4 a och 4 b i denna artikel får endast inskränkas, om det motiveras av fysiska eller driftsmässiga begränsningar, huvudsakligen av hänsyn till flygplatsens säkerhet eller skydd. Alla begränsningar ska tillämpas enhetligt och vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lands lufttrafikföretag som bedriver liknande internationell lufttrafik vid den tidpunkt begränsningarna fastställs.

6. Vardera parten ska tillåta att

a) den andra partens lufttrafikföretag, på grundval av ömsesidighet, till dess territorium tar in och där behåller företrädare och personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs i samband med tjänsterna,

b) den andra partens lufttrafikföretag får välja om dessa personalbehov ska uppfyllas av egen personal eller genom tjänster från andra organisationer, företag eller lufttrafikföretag som är verksamma på det berörda territoriet och har godkänts att utföra sådana tjänster för andra lufttrafikföretag, och

c) den andra partens lufttrafikföretag inrättar kontor på dess territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

7. Vardera parten ska kräva att den andra partens lufttrafikföretags företrädare och personal följer dess lagar och andra författningar. I enlighet med sådana lagar och andra författningar ska

a) vardera parten med minsta möjliga dröjsmål bevilja nödvändiga arbetstillstånd, visum eller liknande dokument till de företrädare och den personal som avses i punkt 6 i denna artikel, och

b) vardera parten underlätta och expediera godkännandet av en begäran om arbetstillstånd för personal som utför vissa tillfälliga arbetsuppgifter som får vara högst 90 dagar.

8. Vardera parten ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag

a) ägnar sig åt försäljning av lufttransporter inom dess territorium, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom sina försäljningsagenter och säljer transport i lokal valuta eller, om lufttrafikföretaget så önskar, i fritt konvertibel valuta från andra länder, och alla ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i de valutor som lufttrafikföretagen accepterar,

b) betalar lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta, eller om lufttrafikföretaget så önskar, i fritt konvertibla valutor, och

c) på begäran konverterar och till ett annat land överför de pengar de tjänat in i sin normala verksamhet. Sådan konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål eller inskränkning till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den tidpunkt då begäran om överföring lämnas in, och ska vara befriad från avgifter, med undantag av de avgifter som bankerna normalt tar ut för sådana transaktioner.

9. Vardera parten ska tillåta att lufttrafikföretag som bedriver

a) kombinerade passagerartjänster använder land- eller sjötransport i samband med sin lufttrafik; sådan transport kan tillhandahållas av lufttrafikföretagen via överenskommelser med land- och sjötransportföretag, eller så kan lufttrafikföretagen välja att utföra land- eller sjötransporten själva,

b) frakttjänster, använder – utan begränsningar i samband med lufttransport – land- eller sjötransportsätt för gods till eller från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och i förekommande fall inbegripet transport av gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande, i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar; presenterar sådant gods vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling; utför sina egna land- och sjötransporter, under förutsättning att de följer de lagar och andra författningar som styr sådana transporter, eller ingår avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet lufttrafikföretag från något annat land, och

c) sådana intermodala tjänster erbjuder hela transporten till ett enda pris, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att passagerarna och befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

10. Parterna ska tillåta att priserna sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens. Ingendera parten ska vidta unilaterala åtgärder mot införande eller bibehållande av ett pris för internationell transport till eller från sitt territorium.

11. Parterna får inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna.

12. Parterna ska tillåta luftfartsmyndigheter att diskutera frågor om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäliga, orimliga eller diskriminerande.

13. Parterna ska på rättvis och icke-diskriminerande grund tillämpa sina respektive lagar och andra författningar rörande driften av datoriserade bokningssystem på deras territorier.

14. Parternas lufttrafikföretag får tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet lufttrafikföretag, under förutsättning att det lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har rätt trafikrättigheter för rutten, uppfyller villkoren i nationella lagar och andra författningar och att luftfartsmyndigheterna godkänner det.

15. I syfte att tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal, under förutsättning att det lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafi-

ken och luftfartygets operatör i en sådan överenskommelse har de tillstånd som krävs, får parternas lufttrafikföretag tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal med luftfartyg och besättning från andra lufttrafikföretag, även från andra länder, under förutsättning att luftfartsmyndigheterna har lämnat sitt godkännande. Vid tillämpning av denna punkt krävs det inte att det lufttrafikföretag som äger luftfartyget ska ha de underliggande trafikrättigheterna för rutten.

16. Bestämmelserna i artiklarna 4 (Investeringar), 5 (Tillämpning av lagstiftning), 6 (Civil luftfartssäkerhet), 7 (Civilt luftfartsskydd), 8 (Tullar, skatter och avgifter), 9 (Statistik), 10 (Konsumentintressen), 11 (Tillgången till flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), 12 (Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), 13 (Kommersiella bestämmelser), 14 (Konkurrenskraftig miljö), 15 (Flygtrafikledning), 17 (Gemensam kommitté) och 18 (Miljöskydd) i detta avtal ska även gälla för chartertrafik och annan icke regelbunden trafik som bedrivs av en av parternas lufttrafikföretag till eller från den andra partens territorium.

17. Parterna ska med kortast möjliga handläggningstid bevilja tillstånd till ett lufttrafikföretag efter mottagande av ansökningar om att bedriva chartertrafik och annan icke regelbunden trafik.

Artikel 14

Konkurrenskraftig miljö

1. Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrenskraftig miljö för luftfarten. Parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om lufttrafikföretagen verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras av staten. Parterna erkänner att frågor om till exempel, men inte uteslutande, de villkor på vilka lufttrafikföretag privatiseras, avlägsnande av konkurrenssnedvridande stöd, rättvis och icke-diskriminerande tillgång till flygplatsanläggningar och flygplatstjänster och datoriserade bokningssystem är viktiga faktorer för att uppnå en rättvis och konkurrenskraftig miljö.

2. Om en part konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium som skulle inverka negativt på en rättvis och konkurrenskraftig miljö och på dess lufttrafikföretags bedrivande av lufttrafik enligt detta avtal, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder. Parterna godtar att i vad mån avtalets målsättningar avseende konkurrenskraftig miljö kan undermineras av stöd eller andra ingripanden är ett legitimt skäl för diskussion i gemensamma kommittén.

3. Frågor som väcks enligt artikel 14 omfattar, men begränsas inte till, kapitaltillskott, korssubventionering, stöd eller garantier från ett statligt organ, ett statligt organs ägande, eller skatteförmåner eller skattefrihet, skydd mot konkurs eller försäkring från ett statligt organ. Om inte annat följer av artikel 14.4 får en part, efter att ha underrättat den andra parten, kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

4. Parterna erkänner att samarbetet mellan deras respektive konkurrensmyndigheter fastställs i avtalet mellan Kanadas regering och Europeiska gemenskaperna om tillämpningen av deras konkurrenslagstiftning, utfärdad i Bonn den 17 juni 1999.

5. Om en av parterna, efter samråd i gemensamma kommittén, anser att de omständigheter som avses i artikel 14.2 kvarstår och troligen kommer att resultera i betydande nackdelar eller skada dess lufttrafikföretag får parten vidta åtgärder. En part får vidta åtgärder enligt denna punkt från och med den tidpunkt då, beroende på vilket som inträffar först, det genom ett beslut av gemensamma kommittén fastställs förfaranden och kriterier för hur sådana åtgärder får vidtas eller ett år efter den dag då detta avtal börjar tillämpas provisoriskt av parterna eller träder i kraft. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara relevanta, proportionella och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig till det organ som gynnas av förhållandena i punkt 2 och ska inte påverka en

parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 21 (Tvistlösning).

Artikel 15

Flygtrafikledning

Parterna ska samarbeta för att lösa frågor som rör säkerhetskontroll och politiska frågor i samband med flygtrafikledning, i syfte att optimera den allmänna effektiviteten, minska kostnaderna och förbättra säkerhet och kapacitet i befintliga system. Parterna ska uppmuntra sina leverantörer av flygtrafikföretag att fortsätta att samarbeta om interoperabilitet för att ytterligare integrera båda sidors system i den mån det är möjligt, minska luftfartens inverkan på miljön och i lämpliga fall utbyta information.

Artikel 16

Förlängning av utseenden och godkännanden

1. Alla lufttrafikföretag från Kanada eller från en medlemsstat som har ett gällande utseende från sin regering enligt ett luftfartsavtal med Kanada som ersätts av detta avtal ska anses vara ett lufttrafikföretag med rätt att bedriva luftfart.

2. Lufttrafikföretag från Kanada eller en medlemsstat som har en licens eller ett godkännande som utfärdats av en av parternas luftfartsmyndigheter och som gäller för bedrivande av luftfart den dag då detta avtal träder i kraft ska, i avvaktan på att nya eller ändrade licenser eller godkännanden utfärdas enligt detta avtal, fortsätta att ha alla de rättigheter som det ges genom de berörda licenserna eller godkännandena och därmed också anses ha behörighet att bedriva luftfart i enlighet med det här avtalet.

3. Ingenting i denna artikel ska hindra ett lufttrafikföretag från en part som inte avses i punkterna 1 eller 2 i denna artikel från att utses eller erhålla godkännanden att bedriva luftfart.

Artikel 17

Gemensam kommitté

1. Parterna inrättar härmed en kommitté bestående av parternas företrädare (nedan kallad gemensamma kommittén).

2. Gemensamma kommittén ska fastställa luftfartsmyndigheterna och andra behöriga myndigheter i frågor som rör detta avtal och underlätta kontakterna mellan dem.

3. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt och minst en gång om året. Vardera parten kan begära att ett möte sammankallas.

4. En part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att samråda om frågor rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal och för att försöka lösa eventuella frågor som den andra parten tar upp. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte parterna beslutar något annat.

5. Gemensamma kommittén ska anta beslut i de fall som uttryckligen anges i avtalet.

6. Gemensamma kommittén ska främja samarbete mellan parterna och får överväga alla frågor rörande genomförandet av detta avtal och dess funktion, till exempel när det gäller att

a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,

b) utbyta information, inbegripet upplysningar om ändringar i nationella lagar och politiska riktlinjer, som påverkar avtalet,

c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,

d) rekommendera villkor, förfaranden och ändringar som krävs för att nya medlemsstater ska kunna bli parter i detta avtal, och

e) diskutera frågor rörande investeringar, ägarskap och kontroll och bekräfta när villkoren för gradvis öppning av trafikrättigheterna enligt bilaga 2 till detta avtal är uppfyllda.

7. Gemensamma kommittén ska bygga upp ett samarbete och främja diskussioner på

expertnivå om ny lagstiftning eller lagstiftningsinitiativ.

8. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.

9. Gemensamma kommittén ska komma fram till sina beslut i samförstånd.

Artikel 18

Miljöskydd

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik.

2. Utan att det påverkar parternas rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och konventionen ska varje part inom sin egen jurisdiktion ha rätt att vidta och tillämpa lämpliga åtgärder för att hantera lufttransportens inverkan på miljön, under förutsättning att åtgärderna tillämpas utan att det görs åtskillnad beträffande nationalitet.

3. Parterna inser att kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder måste beaktas noga vid utarbetandet av en internationell luftfartspolitik. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna.

4. Parterna bekräftar vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella dämpande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.

5. Miljöskyddsåtgärder ska, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de luftfartsrelaterade miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen.

6. Parterna ska sträva efter att samråda med varandra i frågor om miljön, och även om planerade åtgärder som troligen kommer att ha stor betydelse för den internationella lufttrafik som omfattas av detta avtal, i syfte att i största möjliga mån uppnå kompatibla tillvägagångssätt. Sådana samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en så-

dan begäran, eller inom någon annan tidsperiod som parterna har kommit överens om.

Artikel 19

Arbetsmarknadsfrågor

1. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren.

2. Vardera parten får begära att gemensamma kommittén enligt artikel 17 sammanträder för att diskutera de arbetsmarknadsfrågor som avses i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 20

Internationellt samarbete

Parterna får i gemensamma kommittén enligt artikel 17 ta upp frågor som har samband med

a) luftfartsorganisationer och internationella organisationer,

b) möjlig utveckling i relationerna mellan parterna och andra länder när det gäller lufttransport, och

c) trender i bilaterala eller multilaterala överenskommelser,

och, när så är möjligt, förslag till utarbetandet av samordnade ståndpunkter i dessa frågor.

Artikel 21

Twistlösning

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i gemensamma kommittén. Sådana formella samråd ska inledas så snart som möjligt och trots artikel 17.4 högst 30 dagar efter det att en part har tagit emot en skriftlig begäran från den andra parten, med hänvisning till den här artikeln, såvida parterna inte har beslutat något annat.

2. Om tvisten inte har lösts inom 60 dagar från och med mottagandet av begäran om formellt samråd får tvisten hänskjutas till en person eller instans för beslut i samförstånd mellan parterna. Om parterna inte kan komma överens om detta ska tvisten på en parts

begäran hänskjutas till skiljeförfarande i en skiljedomstol bestående av tre skiljemän i enlighet med vad som anges nedan.

3. Varje part i tvisten ska utse en oberoende skiljeman inom 30 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. De två skiljemän som parterna har utsett ska inom 45 dagar tillsammans utse en tredje skiljeman. Om en av parterna inte utser en skiljeman inom den angivna tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, får någondera av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningen av en skiljeman, eller skiljemän om så är fallet. Om ordföranden är av samma nationalitet som någon av parterna ska utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning. Den tredje skiljemannen ska i alla händelser vara medborgare i en tredje stat, vara skiljedomstolens ordförande och bestämma var skiljeförfarandet ska äga rum.

4. Skiljedomstolen ska fastställa sin egen arbetsordning och tidsplanen för förfarandet.

5. Skiljedomstolen får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på domstolens slutgiltiga avgörande.

6. Skiljedomstolen ska sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom 180 dagar efter mottagandet av skiljedomsbegäran. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.

7. Om skiljedomstolen kommer fram till att någon av parterna har brutit mot detta avtal, och denna part inte rättar sig efter domstolens beslut och häranefter följer avtalet eller inte kan enas med den andra parten i tvisten om en lösning som båda parter kan acceptera inom 30 dagar efter det att domstolens beslut meddelades, får den andra parten neka denna part jämförbara avtalsenliga förmåner till dess att parterna har enats om hur tvisten ska lösas.

8. Domstolens utgifter ska delas lika mellan parterna i tvisten.

9. Vid tillämpning av denna artikel ska Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna besluta tillsammans.

Artikel 22

Ändring

Ändringar av detta avtal får fastställas gemensamt av parterna efter samråd i enlighet med artikel 17 (Gemensam kommitté) i detta avtal. Ändringarna ska träda i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 23 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning).

Artikel 23

Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

1. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista diplomatiska not i vilken parterna bekräftar att alla de förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande har slutförts. Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater ska utse rådets generalsekretariat att svara för denna utväxling. Kanada ska tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd den eller de diplomatiska noterna till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Kanada de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för detta avtals ikraftträdande har slutförts.

2. Utan hinder av vad som sägs i punkt 1 i denna artikel har parterna enats om att provisoriskt tillämpa avtalet i enlighet med bestämmelserna i parternas nationella lagstiftning från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för den sista den där parterna meddelade varandra att de relevanta nationella förfarandena för att provisoriskt tillämpa detta avtal slutförts.

Artikel 24

Avtalets uppsägning och upphörande

En part får när som helst säga upp avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten om detta via diplomatiska kanaler. Underrättelsen ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat. Avtalet ska upphöra att gälla ett (1) år efter den dag då den andra parten tar emot underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period. Om den andra parten inte bekräftar mottagandet ska underrättelsen anses ha mottagits fjorton (14) dagar efter den dag då Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat tog emot underrättelsen.

Artikel 25

Registrering av avtalet

Detta avtal och ändringar av det ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat, i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga, när det har trätt i kraft. Den andra parten ska underrättas om registreringen så snart denna har bekräftats av Internationella civila luftfartsorganisationens och Förenta nationernas sekretariat.

Artikel 26

Förhållande till andra överenskommelser

1. Om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen eller av en annan internationell mellanstatlig organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal påverkas av bestämmelserna i den multilaterala överenskommelsen eller beslutet och huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

2. Tillämpningen av de bilaterala överenskommelser som anges i bilaga 3 till detta avtal ska avbrytas tillfälligt under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 23.2 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning) i

detta avtal, utom i den utsträckning som anges i bilaga 2 till detta avtal. Vid ikraftträdandet enligt artikel 23.1 i detta avtal ska avtalet ersätta relevanta bestämmelser i de bilaterala överenskommelser som anges i bilaga 3 till detta avtal, utom i den utsträckning som anges i bilaga 2 till detta avtal.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

UPPRÄTTAT i Bryssel i två exemplar den sjuttonde december 2009, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

*Bilaga I***FLYGRUTTER**

1. För att uppnå de mål som anges i artikel 2.1 c i detta avtal ska varje part tillåta att den andra partens lufttrafikföretag tillhandahåller transport på de flygrutter som anges nedan:

a) I fråga om kanadensiska lufttrafikföretag:

Bakomliggande punkter – punkter i Kanada – mellanliggande punkter – punkter i och inom medlemsstater – bortomliggande punkter

b) I fråga om Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag:

Bakomliggande punkter – punkter i medlemsstaterna – mellanliggande punkter – punkter i och inom Kanada – bortomliggande punkter

2. En parts lufttrafikföretag får på någon av eller alla sina flygningar välja att:

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,

c) trafikera bakomliggande, mellanliggande och bortomliggande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan sina luftfartyg utan begränsning med avseende på ändringar av typ eller antal luftfartyg på en eller flera punkter,

f) trafikera punkter bakom varje punkt inom sitt territorium med eller utan byte av luftfartyg eller linjenummer och erbjuda och annonsera om sådana tjänster till allmänheten såsom genomgående tjänster,

g) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,

h) medföra passagerare eller gods i transit genom mellanliggande punkter och punkter inom den andra partens territorium,

i)

kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg, och

j) tillhandahålla tjänster genom code-sharing i enlighet med artikel 13.3 (Kommersiella bestämmelser) i detta avtal,

utan begränsningar i riktning eller geografiskt och utan inskränkning av den trafikrätt som följer av detta avtal

ARRANGEMANG FÖR TILLGÅNG TILL RÄTTIGHETER

AVSNITT 1

Parternas ägande och kontroll av lufttrafikföretag

1. Trots vad som sägs i artikel 4 (Investeringar) ska det vara tillåtet för medborgare i alla andra parter att äga en parts lufttrafikföretag på grundval av ömsesidighet i den mån det är tillåtet enligt Kanadas nationella lagar och andra författningar för utländska investeringar i lufttrafikföretag.

2. Trots vad som sägs i punkt 2 c i artikel 3 (Utseende, godkännande och återkallande) och i artikel 4 (Investeringar) i avtalet, ska följande bestämmelser gälla för ägande och kontroll av lufttrafikföretag i stället för punkt 2 c i artikel 3 (Utseende, godkännande och återkallande) till dess att annat anges i de lagar och andra författningar som avses i punkt 2 c och d i avsnitt 2 i denna bilaga:

”I fråga om kanadensiska lufttrafikföretag ska lufttrafikföretaget när det till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av kanadensiska medborgare, anses ha de licenser som krävs för att betraktas som ett kanadensiskt lufttrafikföretag och anses ha sin huvudsakliga verksamhet i Kanada. I fråga om en medlemsstats lufttrafikföretag ska lufttrafikföretaget, när det till en betydande del ägs och faktiskt kontrolleras av medlemsstaternas, Islands, Liechtensteins, Norges eller Schweiz medborgare, anses ha de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag och anses ha sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat.”

AVSNITT 2

Gradvis tillgång till trafikrättigheter

1. Vid utövandet av de trafikrättigheter som anges i punkt 2 i detta avsnitt ska parternas lufttrafikföretag ha den operativa flexibilitet som tillåts enligt punkt 2 i bilaga 1.

2. Trots de trafikrättigheter som anges i bilaga 1 till detta avtal

a) ska följande rättigheter gälla när båda parter nationella lagar och andra författningar tillåter att den andra partens medborgare äger och kontrollerar upp till 25 procent av rösträtterna i deras lufttrafikföretag:

i) När det gäller kombinerade passagerartjänster och rena frakttjänster, har kanadensiska lufttrafikföretag rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Kanada och punkter i medlemsstaterna. Gemenskapens lufttrafikföretag har rätt att tillhandahålla lufttrafik mellan punkter i medlemsstaterna och punkter i Kanada. När det gäller kombinerade passagerartjänster och rena frakttjänster, har båda parter lufttrafikföretag dessutom rätt att tillhandahålla internationell transport till och från punkter i tredjeländer via punkter inom partens territorium med eller utan byte av luftfartyg eller linjenummer och att tillhandahålla och annonsera om sådana tjänster till allmänheten såsom genomgående tjänster.

ii) När det gäller rena frakttjänster, har båda parter lufttrafikföretag rätt att tillhandahålla internationell transport mellan den andra partens territorium och punkter i tredjeländer i sam-

band med tjänster mellan punkter inom sitt territorium och punkter inom den andra partens territorium.

iii) När det gäller kombinerade passagerartjänster och rena frakttjänster, har båda parter lufttrafikföretag de trafikrättigheter som föreskrivs i de bilaterala luftfartsavtal mellan Kanada och medlemsstater som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga 3 och de trafikrättigheter i överenskommelser som tillämpades mellan Kanada och enskilda medlemsstater i enlighet med avsnitt 2 i bilaga 3. Med hänsyn till rättigheter utöver femte frihetsrättigheten enligt detta stycke ska inte längre andra begränsningar än geografiska begränsningar, begränsningar av antalet punkter och särskilda frekvensbegränsningar gälla.

iv) För att öka säkerheten ska de rättigheter som avses i leden i och ii vara tillgängliga, om det vid tidpunkten då detta avtal började tillämpas provisoriskt eller trädde i kraft inte fanns något bilateralt avtal eller någon bilateral överenskommelse eller om rättigheterna i ett avtal som fanns omedelbart innan detta avtal började tillämpas provisoriskt eller trädde i kraft inte är lika generösa som rättigheterna i leden i och ii.

b) När båda parter nationella lagar och andra författningar tillåter att den andra partens medborgare äger och kontrollerar upp till 49 procent av rösträtterna i deras lufttrafikföretag, ska följande rättigheter gälla utöver punkt 2 a:

i) När det gäller kombinerade passagerartjänster, ska femte frihetsrättigheten gälla för båda parternas lufttrafikföretag vid alla mellanliggande punkter och för kanadensiska lufttrafikföretag mellan punkter i medlemsstaterna och punkter i andra medlemsstater, under förutsättning att tjänsten för kanadensiska lufttrafikföretags del inbegriper en punkt i Kanada och att tjänsten för EG-lufttrafikföretags del inbegriper en punkt i en medlemsstat.

ii) När det gäller kombinerade passagerartjänster, ska den femte frihetsrättigheten gälla för kanadensiska lufttrafikföretag mellan punkter i medlemsstaterna och punkter i Marocko, Schweiz, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och andra medlemmar i det gemensamma europeiska luftrummet.

iii) När det gäller rena frakttjänster, ska en parts lufttrafikföretag ha rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter inom den andra partens territorium och punkter i tredje länder utan något krav på att betjäna en punkt inom sitt territorium.

c) När båda parter nationella lagar och andra författningar tillåter den andra partens medborgare att etablera ett lufttrafikföretag på deras territorium för inrikes och internationell luftfart, i enlighet med punkterna 5, 6 e och 9 i artikel 17 (Gemensam kommitté) i detta avtal, ska följande rättigheter gälla utöver dem som nämns i punkt 2 a och b:

i) När det gäller kombinerade passagerartjänster, ska femte frihetsrättigheten gälla för båda parternas lufttrafikföretag till bortomliggande punkter, utan frekvensbegränsningar.

d) När båda parter lagar och andra författningar tillåter att deras lufttrafikföretag till fullo ägs och kontrolleras av den andra partens medborgare och båda parter tillåter fullständig tillämpning av bilaga 1, i enlighet med punkterna 5, 6 e och 9 i artikel 17 (Gemensam kommitté) i detta avtal och enligt en bekräftelse från båda parterna via deras respektive förfaranden, ska bestämmelserna i bilaga 2 inte längre gälla och bilaga 1 ska få verkan.

*Bilaga III***BILATERALA AVTAL MELLAN KANADA OCH EUROPEISKA GEMENSKAPENS MEDLEMSSTATER****AVSNITT 1**

I enlighet med artikel 26 i detta avtal ska följande bilaterala överenskommelser mellan Kanada och medlemsstaterna tillfälligt upphävas eller ersättas av detta avtal:

a) Republiken Österrike: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Österrikes förbundsregering om luftfart, undertecknad den 22 juni 1993.

b) Konungariket Belgien: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Belgiens regering om luftfart, undertecknad den 13 maj 1986.

c) Republiken Tjeckien: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Republiken Tjeckiens regering om luftfart, undertecknad den 13 mars 1996. Notväxling om ändring av överenskommelsen, undertecknad den 28 april 2004 och den 28 juni 2004.

d) Konungariket Danmark: Överenskommelse mellan Kanada och Danmark om lufttrafik mellan de två länderna, undertecknad den 13 december 1949. Notväxling mellan Kanada och Danmark angående överenskommelsen om lufttrafik mellan de två länderna, i Ottawa den 13 december 1949, undertecknad den 13 december 1949. Notväxling mellan Kanada och Danmark om ändring av 1949 års överenskommelse om lufttrafik, undertecknad den 16 maj 1958.

e) Republiken Finland: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Finlands regering om lufttrafik mellan och bortom deras respektive territorier, undertecknad den 28 maj 1990. Notväxling utgörande en överenskommelse om ändring av överenskommelsen mellan Kanadas regering och Finlands regering om lufttrafik mellan och bortom deras respektive territorier, utfärdad i Helsingfors den 28 maj 1990, undertecknad den 1 september 1999.

f) Republiken Frankrike: Överenskommelse om luftfart mellan Kanadas regering och Republiken Frankrikes regering, undertecknad den 15 juni 1976. Notväxling mellan Kanadas regering och Republiken Frankrikes regering om ändring av överenskommelsen om luftfart, undertecknad i Paris den 15 juni 1976, undertecknad den 21 december 1982.

g) Förbundsrepubliken Tyskland: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Förbundsrepubliken Tysklands regering om luftfart, undertecknad den 26 mars 1973. Notväxling mellan Kanadas regering och Förbundsrepubliken Tysklands regering om ändring av överenskommelsen om luftfart undertecknad i Ottawa den 26 mars 1973, undertecknad den 16 december 1982 och den 20 januari 1983.

h) Republiken Grekland: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Republiken Greklands regering om luftfart, undertecknad den 20 augusti 1984. Notväxling utgörande en överenskommelse mellan Kanadas regering och Republiken Greklands regering om ändring av överenskommelsen om luftfart, utfärdad i Toronto den 20 augusti 1984, undertecknad den 23 juni 1995 och den 19 juli 1995.

i) Republiken Ungern: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Republiken Ungerns regering om luftfart, undertecknad den 7 december 1998.

j) Irland: Överenskommelse mellan Kanada och Irland om lufttrafik mellan de två länderna, undertecknad den 8 augusti 1947. Notväxling (den 19 april och den 31 maj 1948) mellan Kanada och Irland om ändring av överenskommelsen om lufttrafik mellan de två länderna, undertecknad den 31 maj 1948. Notväxling mellan Kanada och Irland utgörande en överenskommelse om ändring av bilagan till överenskommelsen om luftfart av den 8 augusti 1947, undertecknad den 9 juli 1951. Notväxling mellan Kanada och Irland om ändring av överenskommelsen om luftfart mellan de två länderna av den 8 augusti 1947, undertecknad den 23 december 1957.

k) Republiken Italien: Överenskommelse mellan Kanada och Italien om lufttrafik, undertecknad den 2 februari 1960. Notväxling mellan Kanadas regering och Republiken Italiens regering utgörande en överenskommelse om att ändra överenskommelsen om lufttrafik i enlighet med det godkända protokollet av den 28 april 1972, undertecknad den 28 augusti 1972.

l) Konungariket Nederländerna: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Konungariket Nederländernas regering om luftfart, undertecknad den 2 juni 1989. Notväxling mellan Kanadas regering och Konungariket Nederländernas regering utgörande en överenskommelse om genomförande av icke regelbundna flygningar (charterflygningar), undertecknad den 2 juni 1989.

m) Republiken Polen: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Folkrepubliken Polens regering om luftfart, undertecknad den 14 maj 1976. Notväxling utgörande en överenskommelse mellan Kanadas regering och Folkrepubliken Polens regering angående artiklarna IX, XI, XIII och XV i överenskommelsen om luftfart undertecknad den 14 maj 1976, undertecknad samma dag.

n) Republiken Portugal: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Portugals regering om lufttrafik mellan de kanadensiska och portugisiska territorierna, undertecknad den 25 april 1947. Notväxling mellan Kanadas regering och Portugals regering om ändring av punkterna 3 och 4 i bilagan till överenskommelsen om lufttrafik mellan de två länderna undertecknad i Lissabon den 25 april 1947, undertecknad den 24 och den 30 april 1957. Notväxling mellan Kanada och Portugal om ändring av punkt 7 i bilagan till överenskommelsen om lufttrafik mellan de två länderna, undertecknad den 5 och den 31 mars 1958.

o) Rumänien: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Socialistiska republiken Rumäniens regering om civil luftfart, undertecknad den 27 oktober 1983.

p) Konungariket Spanien: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Spaniens regering om luftfart, undertecknad den 15 september 1988.

q) Konungariket Sverige: Överenskommelse mellan Kanada och Sverige om lufttrafik mellan de kanadensiska och svenska territorierna, undertecknad den 27 juni 1947. Notväxling mellan Kanada och Sverige om tillägg till överenskommelsen om lufttrafik mellan de kanadensiska och svenska territorierna, undertecknad den 27 och 28 juni 1947. Notväxling mellan Kanada och Sverige om ändring av 1947 års överenskommelse om lufttrafik, undertecknad den 16 maj 1958.

r) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland: Överenskommelse mellan Kanadas regering och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands regering om lufttrafik, undertecknad den 22 juni 1988.

AVSNITT 2

Vid tillämpning av avsnitt 2 i bilaga 2 ska följande rättigheter gälla i enlighet med punkt 2 a iii:

Del 1 för kanadensiska lufttrafikföretag

I samband med tillhandahållande av kombinerade passagerartjänster mellan Kanada och enskilda medlemsstater och tillhandahållande av rena frakttjänster, ska de kanadensiska lufttrafikföretagen åtnjuta följande rättigheter:

*Medlemsstat Trafikrättigheter**Bulgarien*

Femte frihetsrättigheten ska gälla för två punkter som ska anges senare och som får trafikeras som mellanliggande punkter och/eller bortomliggande punkter i förhållande till Sofia.

Tjeckien

Femte frihetsrättigheten ska gälla för upp till fyra punkter som bestäms av Kanada och som är mellanliggande eller bortomliggande punkter i förhållande till Prag samt för ytterligare en punkt i Tjeckien.

Danmark

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Köpenhamn och a) Amsterdam och Helsingfors, eller b) Amsterdam och Moskva. Amsterdam får trafikeras som mellanliggande eller bortomliggande punkt. Helsingfors och Moskva ska trafikeras som bortomliggande punkter.

Tyskland

Femte frihetsrättigheten får utövas mellan mellanliggande punkter i Europa och punkter i Förbundsrepubliken Tyskland och mellan punkter i Förbundsrepubliken Tyskland och bortomliggande punkter.

Grekland

Femte frihetsrättigheten ska gälla för mellanliggande och/eller bortomliggande punkter i förhållande till Aten och två ytterligare punkter i Grekland, med undantag av punkter i Turkiet och Israel. Det totala antalet mellanliggande och bortomliggande punkter med den femte frihetsrättigheten som får trafikeras samtidigt får inte överstiga fem och av dessa får högst fyra vara mellanliggande punkter.

Irland

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Irland och mellanliggande punkter samt mellan punkter i Irland och bortomliggande punkter i förhållande till Irland. För rena frakttjänster ska rättigheten gälla för att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Irland och punkter i tredjeländer utan krav på att en punkt i Kanada ska trafikeras.

Italien

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan två mellanliggande punkter i Europa och Rom och/eller Milano. Mellanliggande punkter som åtnjuter femte frihetsrättigheten får också trafikeras som bortomliggande punkter.

Polen

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Warszawa och två mellanliggande punkter i Europa, vilka ska väljas av Kanada bland följande: Bryssel, Köpenhamn, Prag, Shannon, Stockholm, Wien och Zürich.

Portugal

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Portugal och mellanliggande punkter samt mellan punkter i Portugal och bortomliggande punkter i förhållande till Portugal.

Spanien

Femte frihetsrättigheten för mellanliggande och bortomliggande punkter ska gälla a) mellan Madrid och ytterligare tre punkter i Spanien och punkter i Europa (med undantag av München, Danmark, Sverige, Norge, Italien och republikerna i före detta Sovjetunionen), och b) mellan Madrid och en annan punkt i Spanien och punkter i Afrika och Mellanöstern enligt Icaos definition i dokument 9060-AT/723. Högst fyra femte frihetsrättigheter får utövas samtidigt.

Sverige

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Stockholm och a) Amsterdam och Helsingfors, eller b) Amsterdam och Moskva. Amsterdam får trafikeras som mellanliggande punkt eller som bortomliggande punkt. Helsingfors och Moskva ska trafikeras som bortomliggande punkter.

Förenade kungariket

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Förenade kungariket och mellanliggande punkter samt mellan punkter i och bortom Förenade kungariket. För rena frakttjänster ska rättigheten gälla för att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Förenade kungariket och punkter i tredjeländer utan krav på att en punkt i Kanada ska trafikeras.

Del 2 för Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag

I samband med tillhandahållande av kombinerade passagerartjänster mellan enskilda medlemsstater och Kanada och med tillhandahållande av rena frakttjänster, ska gemenskapens lufttrafikföretag åtnjuta följande rättigheter:

*Medlemsstat Trafikrättigheter**Belgien*

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och två bortomliggande punkter i Amerikas förenta stater vilka är belägna öster om och inbegriper Chicago och norr om och inbegriper Washington D.C.

Bulgarien

Femte frihetsrättigheten får utövas på en bortomliggande punkt i Amerikas förenta stater vilken är belägen öster om och inbegriper Chicago och norr om och inbegriper Washington D.C. Inga femte frihetsrättigheter ska gälla, om Montreal och Ottawa trafikeras på samma rutt (co-terminalled). Inga femte frihetsrättigheter ska gälla för mellanliggande punkter.

Tjeckien

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och två bortomliggande punkter i Amerikas förenta stater vilka är belägna norr om och inbegriper Washington D.C. och öster om och inbegriper Chicago.

Danmark

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och Chicago och mellan Montreal och Seattle. Chicago får betjänas som mellanliggande punkt eller som bortomliggande punkt. Seattle får endast betjänas som bortomliggande punkt.

Tyskland

Femte frihetsrättigheten ska endast gälla mellan Montreal och en bortomliggande punkt i Florida. Som ett alternativ ska femte frihetsrättigheten gälla mellan Montreal och två bortomliggande punkter i den kontinentala delen av Amerikas förenta stater med undantag av punkter i delstaterna Kalifornien, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas och Washington.

Grekland

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och Boston eller mellan Montreal och Chicago eller mellan Montreal och Chicago eller bortom Toronto i förhållande till en punkt i Amerikas förenta stater som ska anges av Grekland, med undantag av punkter i Kalifornien, Texas och Florida.

Irland

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Kanada och mellanliggande punkter och mellan punkter i Kanada och bortomliggande punkter i förhållande till Kanada. För rena frakttjänster ska rättigheten gälla för att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Kanada och punkter i tredjeländer utan krav på att en punkt i Irland ska trafikeras.

Italien

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan två mellanliggande punkter i nordöstra Amerikas förenta stater (norr om och inbegripet Washington, öster om och inbegripet Chicago) och Montreal och/eller Toronto. Mellanliggande punkter som åtnjuter femte frihetsrättigheten får också trafikeras som bortomliggande punkter.

Polen

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och New York som en mellanliggande eller bortomliggande punkt.

Portugal

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Kanada och mellanliggande punkter och mellan punkter i och bortom Kanada.

Spanien

Femte frihetsrättigheten för mellanliggande och bortomliggande punkter ska gälla a) mellan Montreal och ytterligare tre punkter i Kanada och Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth och Houston, och b) mellan Montreal och Mexico City. Högst fyra femte frihetsrättigheter får utövas samtidigt.

Sverige

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan Montreal och Chicago och mellan Montreal och Seattle. Chicago får trafikeras som mellanliggande punkt eller bortomliggande punkt. Seattle får endast trafikeras som bortomliggande punkt.

Förenade kungariket

Femte frihetsrättigheten ska gälla mellan punkter i Kanada och mellanliggande punkter och mellan punkter i Kanada och bortomliggande punkter i förhållande till Kanada. För rena frakt-

tjänster ska rättigheten gälla för att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Kanada och punkter i tredjeländer utan krav på att en punkt i Förenade kungariket ska trafikeras.

AVSNITT 3

För de områden som inte omfattas av definitionen av territorium i artikel 1 i detta avtal, och utan hinder av vad som sägs i avsnitt 1 i denna bilaga, ska överenskommelserna i leden d) Konungariket Danmark, f) Republiken Frankrike, l) Konungariket Nederländerna och r) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland fortsätta att gälla med de villkor som fastställs i dem.

Uttalande av Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater om luftfartsavtalet EU-Kanada i samband med avtalets undertecknande

”Med avseende på artikel 26.2 bekräftar Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater att frasen ’de bilaterala överenskommelser som anges i bilaga 3 ska avbrytas tillfälligt utom i den utsträckning som anges i bilaga 2’ har samma innebörd som ett konstaterande att relevanta bestämmelser i avtalet ska ha företräde framför relevanta bestämmelser i de gällande bilaterala avtal som förtecknas i bilaga 3.”

Uttalande av Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater om luftfartsavtalet EU-Kanada i samband med avtalets undertecknande

”Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater klargör att luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, särskilt i artikel 8 i avtalet inte innebär ett undantag från mervärdesskatt (moms), utom när det gäller omsättningsskatt på import, och inte hindrar medlemsstater från att beskatta flygbränsle för inrikesflyg eller flygningar inom gemenskapen i enlighet med rådets direktiv 2003/96/EG.”