

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

[C – 2014/15144]

26 FEBRUARI 2014. — Wet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, gedaan te Brussel op 17 december 2009 (1) (2) (3)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. De Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, gedaan te Brussel op 17 december 2009, zal volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 26 februari 2014.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eersteminister en Minister van Buitenlandse Zaken,
Buitenlandse Handel en Europese Zaken,

D. REYNDERS

De Vice-Eersteminister en Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken,

M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

—
Nota's

(1) Senaat (www.senate.be) :

Stukken : 5-2209

Handelingen van de Senaat : 7 november 2013

Kamer van volksvertegenwoordigers (www.dekamer.be) :

Stukken : 53-3116

Integraal verslag : 19 december 2013.

(2) Zie decreet van de Vlaamse Gemeenschap/het Vlaamse Gewest van 3 mei 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 13 juni 2013), decreet van het Waalse Gewest van 13 maart 2014 (*Belgisch Staatsblad* van 28 maart 2014), ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 3 april 2014 (*Belgisch Staatsblad* van 13 mei 2014).

(3) Gebonden Staten.

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

[C – 2014/15144]

26 FEVRIER 2014. — Loi portant assentiment à l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États Membres, fait à Bruxelles le 17 décembre 2009 (1) (2) (3)

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. L'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres, fait à Bruxelles le 17 décembre 2009, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 26 février 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,
du Commerce extérieur et des Affaires européennes,

D. REYNDERS

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
adjoind à la ministre de l'Intérieur,

M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :
La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

—
Notes

(1) Sénat (www.senate.be) :

Documents : 5-2209

Annales du Sénat : 7 novembre 2013

Chambre des représentants (www.lachambre.be) :

Documents : 53-3116

Compte rendu intégral : 19 décembre 2013.

(2) Voir décret de la Communauté flamande/la Région flamande du 3 mai 2013 (*Moniteur belge* du 13 juin 2013), décret de la Région wallonne du 13 mars 2014 (*Moniteur belge* du 28 mars 2014), ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 avril 2014 (*Moniteur belge* du 13 mai 2014).

(3) Etats liés.

Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada
en de Europese gemeenschap en haar lidstaten

INHOUD

ARTIKEL TITEL

- 1 Titels en definities
 - 2 Verlening van rechten
 - 3 Aanwijzing, vergunning en intrekking
 - 4 Investerings
 - 5 Toepassing van de wetgeving
 - 6 Veiligheid van de burgerluchtvaart
 - 7 Beveiliging van de burgerluchtvaart
 - 8 Douanerechten, -belastingen en -heffingen
 - 9 Statistieken
 - 10 Consumentenbelangen
 - 11 Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten
 - 12 Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten
 - 13 Commercieel kader
 - 14 Concurrentiekader
 - 15 Luchtverkeersbeheer
 - 16 Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen
 - 17 Gemengd Comité
 - 18 Milieu
 - 19 Arbeidskwesties
 - 20 Internationale samenwerking
 - 21 Arbitrage
 - 22 Wijzigingen
 - 23 Inwerkingtreding en voorlopige toepassing
 - 24 Beëindiging
 - 25 Registratie van de Overeenkomst
 - 26 Verhouding tot andere overeenkomsten
- LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST tussen
CANADA
enerzijds,
en
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIEK BULGARIJE,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
DE REPUBLIEK TSJECHIË,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
DE REPUBLIEK FINLAND,
DE FRANSE REPUBLIEK,
DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK HONGARIJE,
IERLAND,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,
MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
ROEMENIË,
DE REPUBLIEK SLOWAKIJE,
DE REPUBLIEK SLOVENIË,
HET KONINKRIJK SPANJE,
HET KONINKRIJK ZWEDEN,
HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT BRITANNIË EN
NOORD-IERLAND,

Accord sur le transport aérien entre le Canada
et la Communauté européenne et ses Etats membres

TABLE DES MATIERES

ARTICLE INTITULE

- 1 Titres et définitions
 - 2 Octroi de droits
 - 3 Désignation, autorisation et révocation
 - 4 Investissement
 - 5 Application des dispositions législatives et réglementaires
 - 6 Sécurité de l'aviation civile
 - 7 Sûreté de l'aviation civile
 - 8 Droits de douane, taxes et redevances
 - 9 Statistiques
 - 10 Intérêts des consommateurs
 - 11 Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques
 - 12 Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques
 - 13 Cadre commercial
 - 14 Environnement concurrentiel
 - 15 Gestion du trafic aérien (ATM)
 - 16 Maintien de désignations et d'autorisations
 - 17 Comité mixte
 - 18 Environnement
 - 19 Questions d'emploi
 - 20 Coopération internationale
 - 21 Règlement des différends
 - 22 Amendement
 - 23 Entrée en vigueur et application provisoire
 - 24 Dénonciation
 - 25 Enregistrement de l'accord
 - 26 Relations avec d'autres accords
- ACCORD SUR LE TRANSPORT AERIEN
LE CANADA,
d'une part,
et
LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA REPUBLIQUE TCHEQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA REPUBLIQUE D'ESTONIE,
LA REPUBLIQUE DE FINLANDE,
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,
LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,
L'IRLANDE,
LA REPUBLIQUE ITALIENNE,
LA REPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA REPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,
MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA REPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LE ROYAUME DE SUEDE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU
NORD,

zijnde partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en lidstaten van de Europese Unie (hierna "de lidstaten" genoemd),

en de EUROPESE GEMEENSCHAP,
anderzijds;

Canada en de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, samen met de Europese Gemeenschap;

WENSENDE een luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

WENSENDE hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

Het belang ERKENNENDE van efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

WENSENDE de luchtdiensten te verbeteren;

WENSENDE de hoogste graad van veiligheid en beveiliging op het gebied van luchtvervoer te garanderen;

VASTBESLOTEN de mogelijke voordelen van samenwerking op het gebied van regelgeving te verwezenlijken en, voor zover praktisch haalbaar, harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen;

De belangrijke potentiële baten ERKENNENDE die kunnen voortvloeien uit concurrerende luchtdiensten en levensvatbare luchtdienstsectoren;

WENSENDE een concurrerende omgeving voor luchtdiensten te bevorderen, erkennende dat potentiële voordelen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder gelijke concurrentievoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;

WENSENDE hun luchtvaartmaatschappijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om de in deze Overeenkomst bedoelde diensten te verlenen;

WENSENDE de voordelen voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, hun werknemers en anderen die er indirect baat bij hebben, te maximaliseren;

Het belang BEVESTIGEND van bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

NOTA NEMENDE VAN het belang van het beschermen van de consument en het aanmoedigen van een passend niveau van consumentenbescherming in het kader van luchtdiensten;

NOTA NEMENDE VAN het belang van kapitaal voor de luchtvaartsector om de verdere ontwikkeling van luchtdiensten mogelijk te maken;

WENSENDE een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling op het vermelde Verdrag;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Titels en definities

1. De in deze Overeenkomst gebruikte titels dienen enkel ter referentie.

2. Tenzij anders is bepaald, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

a) "luchtvaartautoriteiten": alle autoriteiten of personen die door de partijen zijn gemachtigd om de in deze Overeenkomst uiteengezette taken uit te voeren;

b) "luchtdiensten": geregelde luchtdiensten op de in deze Overeenkomst gespecificeerde routes voor het gescheiden of gecombineerde vervoer van passagiers en goederen, inclusief post;

c) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst en de daaraan gehechte bijlagen, en alle eventuele wijzigingen van de Overeenkomst of de bijlagen;

d) "luchtvaartmaatschappij": een overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst aangewezen en gemachtigde luchtvaartmaatschappij;

e) "partij": Canada of de lidstaten en de Europese Gemeenschap, samen of afzonderlijk;

f) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld

parties au traité instituant la Communauté européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés "les Etats membres"),

et la COMMUNAUTE EUROPEENNE,
d'autre part,

Le Canada et les Etats membres, en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec la Communauté européenne,

DESIREUX de promouvoir un système de transport aérien fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à une intervention et à une régulation minimales de l'Etat;

DESIREUX de promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DESIREUX d'améliorer les services aériens;

DESIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien;

DETERMINEES à recueillir les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et, dans la mesure du possible, d'une harmonisation des réglementations et approches;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et de secteurs d'activité viables dans ce domaine;

DESIREUX de promouvoir un environnement concurrentiel pour les services aériens, reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équivalentes pour les entreprises de transport aérien, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

DESIREUX de permettre à leurs entreprises de transport aérien de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens couverts par le présent accord;

DESIREUX de maximaliser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les entreprises de transport aérien et les aéroports et leur personnel, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs et d'encourager un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens;

SOULIGNANT l'importance du capital pour les entreprises de transport aérien, en vue de poursuivre le développement des services aériens;

DESIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention précitée,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE PREMIER

Titres et définitions

1. Les titres figurant dans le présent accord ne sont inclus qu'à des fins de référence.

2. Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:

a) "autorités aéronautiques", toute autorité ou personne habilitée par les parties à exercer les fonctions définies dans le présent accord;

b) "services aériens", des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;

c) "accord", le présent accord, toute annexe qui l'accompagne et tout amendement apporté à l'accord ou à l'une de ses annexes;

d) "entreprise de transport aérien", une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;

e) "partie", soit le Canada, soit les Etats membres et la Communauté européenne, considérés ensemble ou individuellement;

f) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite

en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen door Canada en de lidstaten zijn goedgekeurd; en

g) "grondgebied": voor Canada: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren, zoals vastgelegd in de binnenlandse wetgeving, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; voor de lidstaten van de Europese Gemeenschap: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is en onder de in dat Verdrag en de daarop volgende instrumenten vastgestelde voorwaarden, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen van de Europese Gemeenschap inzake de luchtvaart, die met ingang van 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- c) voor zover toegestaan bij deze Overeenkomst: het recht om, tijdens de in deze Overeenkomst gespecificeerde verbindingen, op haar grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van passagiers en bagage, inclusief post; en
- d) de anderszins in deze Overeenkomst vermelde rechten.

2. Elke partij verleent ook de in lid 1, onder a) en b), van dit artikel gespecificeerde rechten aan de andere partij voor andere dan de in artikel 3 van deze Overeenkomst (Aanwijzing, vergunning en intrekking) bedoelde luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing, vergunning en intrekking

1. De door de ene partij afgegeven licenties of andere vormen van vergunning voor het uitvoeren van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst worden door de andere partij als een aanwijzing in het kader van deze Overeenkomst beschouwd. Op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de ene partij, controleren de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die de licentie of andere vorm van vergunning hebben afgegeven, de status van die licentie of vergunning.

2. Bij ontvangst van een aanvraag van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij, in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, verleent de andere partij, overeenkomstig haar wetten en regels, met zo weinig mogelijk procedurele vertraging de gevraagde vergunningen en toelatingen aan die luchtvaartmaatschappij om de luchtdiensten te exploiteren, voor zover:

- a) die luchtvaartmaatschappij daarvoor in aanmerking komt op basis van de wetten en regels die normaal worden toegepast door de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;
- b) die luchtvaartmaatschappij voldoet aan de wetten en regels van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;
- c) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in Canada is gevestigd, onverminderd bijlage 2; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat is gevestigd; en

Convention et tout amendement de ses annexes ou de la Convention elle-même en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont été adoptés par le Canada et les Etats membres; et

g) "territoire", dans le cas du Canada, ses régions terrestres (continent et îles), ses eaux intérieures et sa mer territoriale telles que définies dans son droit national, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; dans le cas des Etats membres de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et par tout instrument destiné à lui succéder, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens par les entreprises de transport aérien de l'autre partie:

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
- c) dans la mesure autorisée dans le présent accord, le droit d'effectuer des escales sur son territoire sur les routes spécifiées dans le présent accord en vue d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée; et
- d) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.

2. Chaque partie accorde aussi à l'autre partie les droits spécifiés au paragraphe 1^{er}, alinéas a) et b), du présent article, pour les entreprises de transport aérien de l'autre partie autres que celles visées à l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation) du présent accord.

ARTICLE 3

Désignation, autorisation et révocation

1. Les parties reconnaissent comme constituant une désignation en vertu du présent accord les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par l'autre partie pour l'exploitation de services aériens en vertu du présent accord. Sur demande des autorités aéronautiques de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie qui ont délivré la licence ou autre forme d'autorisation en vérifient la validité.

2. Dès réception des demandes introduites par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des parties dans les formes prescrites, l'autre partie accorde à cette entreprise de transport aérien, conformément à ses dispositions législatives et réglementaires et dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments sollicités en vue d'exploiter des services aériens, à condition que:

- a) cette entreprise de transport aérien remplisse les conditions requises en vertu des dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
- b) cette entreprise de transport aérien observe les dispositions législatives et réglementaires de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
- c) sous réserve des dispositions de l'annexe 2, dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un Etat membre, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un Etat membre; et

d) de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten uitoefent in overeenstemming met de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

3. Een partij mag de in lid 2 van dit artikel bedoelde vergunningen of toelatingen inhouden en de exploitatievergunningen of -toelatingen intrekken, opschorten, aan voorwaarden binden of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken wanneer die maatschappij de bepalingen van lid 2 niet naleeft of wanneer een partij heeft vastgesteld dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden die niet billijk en concurrerend zijn en leiden tot een aanzienlijk nadeel of aanzienlijke schade voor haar luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig artikel 14 (Concurrentiekader), lid 5.

4. De in lid 3 van dit artikel vermelde rechten worden enkel na overleg in het Gemengd Comité uitgeoefend, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om inbreuken op de in lid 2 vermelde wet- en regelgeving te voorkomen of tenzij om veiligheids- of beveiligingsredenen maatregelen overeenkomstig artikel 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart) en artikel 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart) noodzakelijk zijn.

ARTIKEL 4

Investerings

Elke partij staat toe dat onderdanen van Canada of van een lidstaat of lidstaten de volledige eigendom verkrijgen van een of meerdere van haar luchtvaartmaatschappijen, voor zover de voorwaarden van bijlage 2 van deze overeenkomst worden nageleefd.

ARTIKEL 5

Toepassing van de wetgeving

Elke partij eist de naleving van:

a) haar wetten, regels en procedures met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartuigen die betrokken zijn bij internationaal luchtverkeer, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van dergelijke luchtvaartuigen door luchtvaartmaatschappijen, bij de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit het genoemde grondgebied; en

b) haar wetten en regels met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post (zoals regels met betrekking tot binnenkomst, inkleding, transit, burgerluchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine), door luchtvaartmaatschappijen en door of namens dergelijke passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post, bij transit, toelating tot, verblijf op en vertrek uit het genoemde grondgebied. Bij de toepassing van deze wetten en regels moet elke partij, onder vergelijkbare omstandigheden, aan luchtvaartmaatschappijen een behandeling aanbieden die niet minder gunstig is dan die welke haar eigen of andere bij vergelijkbare internationale luchtdiensten betrokken luchtvaartmaatschappijen genieten.

ARTIKEL 6

Veiligheid van de burgerluchtvaart

1. De partijen bevestigen nogmaals het belang van nauwe samenwerking op het gebied van veiligheid van de burgerluchtvaart. In die context zetten de partijen hun samenwerking op het gebied van luchtvaartactiviteiten verder, met name om het mogelijk te maken informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de internationale luchtvaart, deel te nemen aan elkaars toezichtsactiviteiten of gezamenlijke toezichtsactiviteiten uit te voeren op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. Deze samenwerking wordt ontwikkeld in het kader van de Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart tussen Canada en de Europese Gemeenschap gedaan te Praag op 6 mei 2009, met betrekking tot de kwesties die in die overeenkomst aan bod komen.

2. Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij via haar luchtvaartautoriteiten zijn afgegeven of geldig verklaard, overeenkomstig de tussen Canada en de Europese Gemeenschap gesloten Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen in die zin bevat, en die nog steeds van kracht zijn, worden door de andere partij en haar burgerluchtvaartautoriteiten als geldig erkend voor de exploitatie van

d) l'entreprise de transport aérien exploite par ailleurs des services aériens d'une manière compatible avec les conditions définies dans le présent accord.

3. Une partie peut refuser les autorisations ou agréments visés au paragraphe 2 du présent article et révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments, ou suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsque cette ou ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux dispositions du paragraphe 2 ou lorsqu'une partie a établi que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre partie ne sont pas compatibles avec un environnement de concurrence loyale et entraînent un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, en application de l'article 14 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5.

4. Les droits énumérés au paragraphe 3 du présent article sont exercés uniquement après des consultations au sein du comité mixte, sauf si des mesures immédiates sont essentielles pour empêcher une infraction aux dispositions législatives et réglementaires visées au paragraphe 2 ou si la sécurité ou la sûreté exigent des mesures conformément aux dispositions de l'article 6 (Sécurité de l'aviation civile) et de l'article 7 (Sûreté de l'aviation civile).

ARTICLE 4

Investissement

Chaque partie permet à des ressortissants du Canada ou d'un ou de plusieurs États membres de détenir ses entreprises de transport aérien en pleine propriété sous réserve des conditions prévues à l'annexe 2 du présent accord.

ARTICLE 5

Application des dispositions législatives et réglementaires

Chaque partie exige le respect de:

a) ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la conduite de ces aéronefs, par des entreprises de transport aérien, à l'entrée, au départ et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire; et

b) ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier (tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, au transit, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien et par ou pour le compte de ces passagers et membres d'équipage et pour les marchandises, y compris le courrier, en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire. Dans l'application de ces lois et règlements, chaque partie, dans des circonstances analogues, réserve aux entreprises de transport aérien un traitement au moins aussi favorable que celui réservé à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 6

Sécurité de l'aviation civile

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. A cet égard, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en ce qui concerne l'exploitation, afin notamment de permettre le partage d'informations pouvant influencer sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, la participation mutuelle aux activités de surveillance de l'autre partie ou la conduite d'activités de surveillance communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays tiers. Cette coopération est développée dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des parties, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, conformément aux dispositions applicables de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation des services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été

de desbetreffende luchtdiensten, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de in het verdrag vastgestelde normen.

3. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in lid 2 bedoelde vergunningen of certificaten, die door de burgerluchtvaartautoriteiten van de ene partij zijn afgegeven aan een persoon of luchtvaartmaatschappij of met betrekking tot een luchtvaartuig dat bij de exploitatie van de luchtdiensten wordt gebruikt, een verschil toestaan dat kleiner is dan de in het verdrag vastgestelde minimumnormen, en indien dit verschil ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, of indien die autoriteiten andere of strengere normen toepassen dan die welke in het verdrag zijn vastgesteld, kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de partijen in het kader van het Gemengd Comité, teneinde de praktijk in kwestie te verduidelijken. In afwachting dat het overleg tot een consensus leidt, blijven de partijen de door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij geldig verklaarde certificaten en vergunningen erkennen, in de geest van de regeling voor wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen. Ingeval de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, bepalingen bevat inzake wederzijdse aanvaarding van certificaten en vergunningen, past elke partij deze bepalingen toe.

4. In overeenstemming met de toepasselijke wetgeving en in het kader van de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, streven de partijen met betrekking tot de aangelegenheden die onder die overeenkomst vallen naar wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen.

5. Een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten op elk ogenblik vragen overleg te plegen over de door die luchtvaartautoriteiten gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen —voorschriften. Indien de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten na dit overleg van mening zijn dat de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die, tenzij anders is besloten, minstens gelijkwaardig zijn aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, worden de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten in kennis gesteld van de gedane bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet binnen vijftien (15) dagen of een andere overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen nemen, is dit voor de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten voldoende reden om de intrekking, opschorting of beperking van de exploitatievergunningen of technische machtigingen te vragen, of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten vallen, op een andere wijze op te schorten of te beperken.

6. Elke partij aanvaardt dat alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij worden geëxploiteerd, door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij aan een platforminspectie mogen worden onderworpen wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden, teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten van een partij, na een platforminspectie te hebben uitgevoerd, vaststellen dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet beantwoordt aan de krachtens het verdrag vastgestelde minimumnormen, of dat op dat ogenblik de krachtens het verdrag vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, stellen de luchtvaartautoriteiten van die partij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die verantwoordelijk zijn voor het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert waarop de bevindingen betrekking hebben, in kennis van deze bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien niet binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen worden genomen, is dit voldoende reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen in te trekken, op te schorten of te beperken, of om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in kwestie exploiteert op een andere wijze op te schorten of te beperken. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig met het oog op het uitvoeren van een platforminspectie wordt geweigerd.

délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes établies en vertu de la Convention.

3. Si les privilèges ou conditions des certificats, licences ou brevets visés au paragraphe 2, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des parties à une personne ou à une entreprise de transport aérien ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services aériens, permettent d'appliquer des normes moins strictes que les normes minimales établies par la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou si ces autorités appliquent une ou plusieurs normes qui sont plus strictes que les normes établies par la Convention ou qui diffèrent de celles-ci, l'autre partie peut demander des consultations entre les parties dans le cadre du comité mixte, afin de clarifier la pratique en question. Jusqu'à ce que les consultations aient permis de dégager un consensus, et dans l'esprit d'un régime d'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, les parties continuent à reconnaître les certificats, brevets et licences validés par les autorités aéronautiques de l'autre partie. Si l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, contient des dispositions régissant l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, chaque partie applique ces dispositions.

4. Dans le respect des lois applicables et dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord, les parties s'engagent à parvenir à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.

5. Une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes peuvent solliciter à tout moment des consultations avec l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui les ont demandées estiment que l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'appliquent pas ou ne gèrent pas de manière effective des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elles informent l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui ont fait la demande de consultations sont en droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien dont l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités de ladite entreprise de transport aérien.

6. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une des parties ou au nom de celle-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités aéronautiques de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

7. Si les autorités aéronautiques d'une des parties constatent, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales applicables à ce moment-là en vertu de la Convention, ou constatent que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie compétentes en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique de l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef peuvent être révoqués, suspendus ou limités, ou ses activités peuvent être suspendues ou limitées d'une autre manière. Les mêmes mesures peuvent être prises lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

8. Elke partij heeft het recht via haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten onmiddellijk actie te ondernemen, zoals het intrekken, opschorten of beperken van de exploitatievergunningen of technische machtigingen of het op een andere wijze opschorten of beperken van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, indien zij dit nodig achten om een acute bedreiging voor de burgerluchtvaartveiligheid af te wenden. Indien dit in de praktijk mogelijk is, moet de partij die deze maatregelen neemt, eerst trachten overleg te plegen met de andere partij.

9. Maatregelen die overeenkomstig de leden 5, 7 of 8 van dit artikel door een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten zijn genomen, worden stopgezet zodra de redenen voor het nemen van die maatregelen zijn weggevallen.

ARTIKEL 7

Beveiliging van de burgerluchtvaart

1. Overeenkomstig hun uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen herbevestigen de partijen dat hun plicht jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel vormt van deze Overeenkomst.

2. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens internationaal recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen in het bijzonder volgens de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, en alle andere multilaterale overeenkomsten inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend zijn voor de partijen.

3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

4. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn vastgesteld in de bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. De partijen moeten eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Op verzoek dient elke partij de andere partij in kennis te stellen van verschillen tussen haar regels en praktijken en de in de bijlagen bij het verdrag vastgestelde normen inzake burgerluchtvaartbeveiliging, voor zover deze verschillen de normen overtreffen of aanvullen en relevant zijn voor de exploitanten van de andere partij. Elke partij mag de andere partij op elk ogenblik verzoeken om overleg te plegen over deze verschillen; dit overleg dient binnen een redelijke termijn plaats te vinden.

5. Met volledige inachtneming en wederzijdse erkenning van de soevereiniteit van staten, stemt elke partij ermee in dat de in lid 4 van dit artikel vermelde exploitanten van luchtvaartuigen mogen worden verplicht om de in dat lid bedoelde bepalingen inzake burgerluchtvaartbeveiliging na te leven, welke door de andere partij worden vereist voor aankomst op, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van die partij. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied passende maatregelen worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en om de beveiligingscontroles van passagiers, bemanningsleden, bagage, handbagage, goederen, post en boordvoorraad uit te voeren vóór het aan boord gaan en het laden.

6. De partijen komen overeen te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen en nauw samen te werken, op wederzijdse basis, inzake kwaliteitscontrole. Voor zover van toepassing, en op basis van de beslissingen die afzonderlijk door de partijen worden genomen, komen de partijen eveneens overeen de basisvoorwaarden vast te stellen voor het toepassen van eenmalige veiligheidscntroles ("one-stop security") voor vluchten tussen het grondgebied

8. Chaque partie, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques compétentes, a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celle-ci, si elle conclut qu'une menace immédiate pour la sécurité de l'aviation civile justifie ces mesures. Dans la mesure du possible, la partie qui prend ces mesures s'efforce de consulter l'autre partie au préalable.

9. Toute mesure prise par une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes conformément aux paragraphes 5, 7 ou 8 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 7

Sûreté de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile qui lie les parties.

3. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile. Par conséquent, chaque partie informe sur demande l'autre partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques et les normes de sûreté de l'aviation civile des annexes visées dans le présent paragraphe, lorsque cette différence porte sur des dispositions qui excèdent ou complètent lesdites normes et a une incidence sur les exploitants d'aéronefs de l'autre partie. Chaque partie peut, à tout moment, solliciter des consultations avec l'autre partie, qui devront avoir lieu sans retard déraisonnable, afin de discuter de ces différences éventuelles.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des Etats, chaque partie convient que les exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 4 du présent article peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile visées audit paragraphe qui sont requises par l'autre partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire. Chaque partie fait en sorte que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour protéger les aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les membres d'équipage, les bagages de soute et bagages à main, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement.

6. Les parties conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté et de coopérer de manière étroite sur les mesures de contrôle de la qualité, sur une base de réciprocité. Les parties conviennent aussi, en tant que de besoin et sur la base de décisions à prendre séparément par les parties, de créer les conditions préalables à la mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté unique pour les vols entre les territoires des parties, de sorte

van de partijen; dit betekent dat transferpassagiers, transferbagage en/of transfergoederen niet opnieuw worden gecontroleerd. Hiertoe stellen de partijen administratieve regelingen vast die het mogelijk maken overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, en samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. De ene partij raadpleegt de andere over geplande beveiligingsmaatregelen die relevant zijn voor exploitanten die zijn gevestigd op het grondgebied van de andere partij bij deze administratieve regelingen.

7. Voor zover dit in de praktijk mogelijk is, gaat elke partij in op redelijke verzoeken van de andere partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen teneinde een bedreiging door een specifieke vlucht of een reeks vluchten af te wenden.

8. De partijen komen overeen samen te werken inzake beveiligingsinspecties die zij uitvoeren op hun eigen grondgebied of op dat van de andere partij, via het opzetten van mechanismen, inclusief administratieve regelingen, voor de wederzijdse uitwisseling van informatie over de resultaten van deze beveiligingsinspecties. De partijen komen overeen in te gaan op verzoeken om als waarnemer deel te nemen aan beveiligingsinspecties die door de andere partij worden uitgevoerd.

9. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een einde te maken aan het incident of de dreiging.

10. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan die partij, via haar verantwoordelijke autoriteiten om overleg verzoeken. Het overleg moet van start gaan binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen vijftien (15) dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit artikel te voorkomen, mag de partij die van mening is dat de andere partij van de bepalingen van dit artikel is afgeweken, op elk ogenblik passende voorlopige maatregelen nemen.

11. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient in te schatten en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, voor zover de wet dit toelaat.

ARTIKEL 8

Douanerechten, -belastingen en -heffingen

1. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, stelt elke partij, op basis van wederkerigheid, de luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, gronduitrusting, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van, maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden gedurende de vlucht) en andere zaken die uitsluitend bestemd zijn voor of gebruikt worden in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvoertuigen, vrij van alle invoerbepalingen, onroerend goed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en heffingen die worden opgelegd door de partijen en niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening.

2. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, verleent elke partij, op basis van wederkerigheid, ook vrijstelling van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, voor:

que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance soient exemptés d'une nouvelle inspection. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté de l'aviation civile et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties. Les parties se consultent sur les mesures prévues en matière de sûreté qui présentent un intérêt pour les exploitants d'aéronefs implantés sur le territoire de l'autre partie à ces arrangements administratifs.

7. Dans la mesure du possible, chaque partie donne suite aux demandes formulées par l'autre partie pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière concernant un vol spécifique ou une série de vols spécifiques.

8. Les parties conviennent de coopérer dans le cadre des inspections de sûreté qu'elles entreprennent sur le territoire de l'une des parties en établissant des mécanismes, y compris des arrangements administratifs, pour l'échange réciproque d'informations sur les résultats de ces inspections. Les parties conviennent d'examiner avec bienveillance les demandes qui leur sont faites de participer, en tant qu'observateur, aux inspections de sûreté entreprises par l'autre partie.

9. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et dans des conditions de sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut, par l'intermédiaire de ses autorités compétentes, demander des consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif pour prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations des entreprises de transport aérien de l'autre partie. Lorsque l'urgence le justifie ou pour éviter une nouvelle violation des dispositions du présent article, la partie qui estime que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article peut à tout moment prendre des mesures appropriées à titre provisoire.

11. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties confirment que, lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sûreté, il lui appartient d'en évaluer les éventuels effets négatifs, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation des services aériens relevant du présent accord et, dans la mesure où la loi le permet, de prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

ARTICLE 8

Droits de douane, taxes et redevances

1. Chaque partie exempte, dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent, et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien de l'autre partie, en ce qui concerne leurs aéronefs assurant des services de transport aérien international, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant entre autres la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service de transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, de toutes les restrictions à l'importation et taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous les droits de douane et d'accises et de tous les frais ou redevances analogues qui sont imposés par les parties et ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent et sur la base de la réciprocité, chaque partie exempte également des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;

b) gronduitrusting en reserveonderdelen (motoren inbegrepen) die worden ingevoerd op het grondgebied van een partij voor servicing, onderhoud of reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, alsook computerapparatuur en -onderdelen voor de afhandeling van passagiers of goederen of voor het uitvoeren van veiligheidscontroles;

c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied; en

d) gedrukt materiaal, inclusief vliegtuigtickets, ticketomslagen, vrachtbrieven en bijbehorend reclamemateriaal dat gratis door de luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

3. De normale uitrustingsstukken van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kan het vereist zijn deze onder toezicht van de genoemde autoriteiten te plaatsen tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.

4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen gelden ook wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een partij met een andere luchtvaartmaatschappij die eveneens deze door de andere partij verleende vrijstellingen geniet, contractuele overeenkomsten hebben gesloten voor het lenen of overbrengen van de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen naar het grondgebied van de andere partij.

5. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Canada gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.

2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

ARTIKEL 10

Consumentenbelangen

1. Elke partij erkent dat het belangrijk is de belangen van de consumenten te beschermen en mag maatregelen nemen of luchtvaartmaatschappijen op niet-discriminerende basis verplichten redelijke en proportionele maatregelen te nemen betreffende de volgende zaken, met inbegrip van, maar niet beperkt tot:

a) voorschriften ter bescherming van aan luchtvaartmaatschappijen betaalde voorschotten;

b) initiatieven ter compensatie van instapweigering;

c) terugbetalingen aan passagiers;

d) bekendmaking van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert;

e) de financiële draagkracht van haar eigen luchtvaartmaatschappijen;

f) verzekering tegen aansprakelijkheid voor verwondingen van passagiers; en

g) het vaststellen van maatregelen inzake toegankelijkheid.

2. De partijen streven ernaar elkaar, in het kader van het Gemengd Comité, te raadplegen over kwesties die van belang zijn voor de consument, inclusief geplande maatregelen, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stellen.

a) les provisions de bord prises à bord ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire;

b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, ainsi que l'équipement informatique et les éléments destinés à la prise en charge des passagers ou du fret ou aux contrôles de sûreté;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire; et

d) les imprimés, y compris les billets de transport aérien, couvertures de billets, lettres de transport aérien et autres documents publicitaires connexes distribués gratuitement par l'entreprise de transport aérien.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien d'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exemptions de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article.

5. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions en vigueur entre un Etat membre et le Canada pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 9

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationale et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement requises pour examiner l'exploitation des services aériens.

2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens.

ARTICLE 10

Intérêts des consommateurs

1. Chaque partie reconnaît qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et peut prendre ou exiger des entreprises de transport aérien qu'elles prennent, sur une base non discriminatoire, des mesures raisonnables et proportionnées concernant les éléments suivants, comprenant entre autres:

a) des exigences de protection des fonds avancés aux entreprises de transport aérien;

b) des initiatives de compensation pour refus d'embarquement;

c) des remboursements au profit des passagers;

d) la divulgation de l'identité du transporteur aérien qui exploite réellement l'aéronef;

e) la capacité financière des entreprises de transport aérien de la partie concernée;

f) l'assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels des passagers; et

g) l'établissement de mesures d'accessibilité.

2. Les parties s'efforcent de se consulter, dans le cadre du comité mixte, sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent en la matière, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible.

ARTIKEL 11

Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten

1. Bij het opstellen van regelingen inzake het gebruik van luchthavens, luchttroutes, luchtverkeersleidings- en luchtvaartnavigatiediensten, burgerluchtvaartbeveiliging, grondafhandeling en andere bijbehorende voorzieningen en diensten die op het grondgebied van een partij worden verstrekt, ziet deze partij erop toe dat deze voorzieningen en diensten ook op niet-discriminerende basis door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden gebruikt.

2. De partijen nemen, in de mate van het mogelijke, alle redelijke maatregelen om op basis van eerlijke en gelijke kansen de effectieve toegang tot voorzieningen en diensten te garanderen, onverminderd juridische, operationele en fysieke beperkingen, en om de transparantie van de procedures voor het verlenen van toegang te garanderen.

3. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.

4. Als een partij van oordeel is dat de andere partij dit artikel niet naleeft, mag zij de andere partij in kennis stellen van haar bevindingen en om overleg verzoeken uit hoofde van artikel 17 (Gemengd Comité), lid 4.

ARTIKEL 12

Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, correct, redelijk, kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval mogen de voorwaarden waaronder de gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, burgerluchtvaartbeveiligingsdiensten en bijbehorende voorzieningen, correct, redelijk en niet-discriminerend zijn en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Deze heffingen mogen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthavenvoorzieningen en diensten in die luchthavens of in dat systeem van luchthavens, maar mogen deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op zijn grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken aan overleg te plegen, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan alle informatie uit te wisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde de autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens de wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Tijdens arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 21 (Arbitrage) wordt geen enkele partij geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij:

a) die partij nalaat binnen een redelijke termijn een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen de andere partij een klacht heeft ingediend; of

b) die partij, na de evaluatie, nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

ARTICLE 11

Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle du trafic aérien et les services de navigation aérienne, les infrastructures et services de sûreté de l'aviation civile et d'assistance en escale et les autres infrastructures et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre partie sur une base non discriminatoire dès que des modalités d'utilisation ont été arrêtées.

2. Dans toute la mesure du possible, les parties prennent toutes les mesures raisonnables pour assurer un accès effectif aux infrastructures et services, sous réserve des contraintes juridiques, opérationnelles et physiques et sur la base de possibilités équitables et égales et de la transparence quant aux procédures d'accès.

3. Chaque partie veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective et non discriminatoire.

4. Si une partie estime que l'autre partie enfreint le présent article, elle peut lui notifier ses constatations et demander des consultations en vertu de l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 4.

ARTICLE 12

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien.

2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et de services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile, ainsi que des infrastructures et services connexes, soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et infrastructures ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux dites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 21 (Règlement des différends), aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:

a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie; ou

b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTIKEL 13

Commercieel kader

1. Elke partij geeft de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij eerlijke en gelijke gelegenheid om de luchtdiensten waarop deze Overeenkomst betrekking heeft, aan te bieden.

Capaciteit

2. Elke partij staat alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe de frequentie en capaciteit te bepalen van de luchtdiensten die zij, in het kader van deze Overeenkomst, op basis van commerciële marktverwegingen aanbieden. Geen van beide partijen legt eenzijdig beperkingen op met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de diensten of het vliegtuigtype of de vliegtuigtipes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden geëxploiteerd, noch eist zij dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen moeten indienen, tenzij dit vereist is om technische, operationele of ecologische redenen (lokale luchtkwaliteit en geluidshinder), onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het verdrag.

Codesharing

3. a) Onverminderd de regelgevende voorschriften die elke partij normaal op dergelijke activiteiten toepassen, mag elke luchtvaartmaatschappij van de andere partij toetreden tot coöperatieve regelingen met het oog op:

(i) het verlenen van luchtdiensten op de gespecificeerde routes door het verkopen van vervoer onder eigen code met betrekking tot vluchten die worden geëxploiteerd door Canada of door lidstaten en/of door een derde land; en/of een aanbieder van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,

(ii) het verrichten van vervoer onder de code van een andere luchtvaartmaatschappij, voor zover die andere luchtvaartmaatschappij de toestemming van de luchtvaartautoriteiten van een partij heeft gekregen om onder haar eigen code vervoer te verkopen op vluchten die door een luchtvaartmaatschappij van een partij worden geëxploiteerd.

b) Een partij mag alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharing-regelingen betrokken zijn, verplichten houder te zijn van de vergunning voor de onderliggende route.

c) Een partij mag de toestemming voor de in lid 3, onder a), punt (i), van dit artikel vermelde codesharingdiensten niet weigeren op grond van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert niet het recht heeft om vervoer te verrichten onder de codes van andere luchtvaartmaatschappijen.

d) De partijen verplichten alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharingregelingen zijn betrokken, om de passagiers met betrekking tot elk deel van de reis in kennis te stellen van de identiteit van de exploitant en van de vervoerswijze.

Grondafhandeling

4. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die op haar grondgebied actief zijn toestemming om:

a) op basis van wederkerigheid zelf de grondafhandeling op haar grondgebied te verzorgen of, indien zij dit verkiezen, de grondafhandelingdiensten volledig of gedeeltelijk te laten uitvoeren door een agent die door de bevoegde autoriteiten van de partij gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen; en

b) grondafhandelingdiensten te verzorgen voor andere luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde luchthaven actief zijn, voor zover zij hiertoe gemachtigd zijn en dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving.

5. Alleen om redenen die in de eerste plaats betrekking hebben op de veiligheid of beveiliging van de luchthaven mogen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de uitoefening van de in lid 4, onder a) en b), vermelde rechten. Deze beperkingen moeten uniform worden toegepast, onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die beschikbaar zijn voor luchtvaartmaatschappijen of landen die op het ogenblik dat de beperkingen worden opgelegd bij soortgelijke internationale luchtdiensten zijn betrokken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

6. Elke partij staat toe dat:

a) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op basis van wederkerigheid, haar vertegenwoordigers, commerciële managers, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel het recht op toegang tot en verblijf op haar grondgebied verleent, voor zover dit nodig is voor de diensten die deze luchtvaartmaatschappijen aanbieden;

ARTICLE 13

Cadre commercial

1. Chaque partie offre aux entreprises de transport aérien de l'autre partie un accès équitable et égal à la fourniture des services aériens visés par le présent accord.

Capacité

2. Chaque partie permet à toute entreprise de transport aérien de l'autre partie de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elle offre en vertu du présent accord sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Aucune partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre partie, ni n'exige de leur part le dépôt de leurs horaires, programmes de vols affrétés ou plans d'exploitation, sauf pour des motifs techniques, d'exploitation ou d'environnement (qualité de l'air et bruit au niveau local), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

Partage de codes

3. a) Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par chacune des parties, toute entreprise de transport aérien de l'autre partie peut conclure des arrangements de coopération afin:

i) d'offrir ses services aériens sur les routes spécifiées en vendant des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par n'importe quelle entreprise de transport aérien du Canada, ou d'Etats membres, et/ou de n'importe quel pays tiers, et/ou un transporteur de surface terrestre ou maritime de n'importe quel pays,

ii) d'acheminer du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien lorsque cette dernière a été autorisée, par les autorités aéronautiques d'une partie, à vendre des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par toute entreprise de transport aérien d'une partie.

b) Une partie peut exiger que toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

c) Une partie ne refuse pas d'autoriser les services en partage de codes définis au paragraphe 3, sous-alinéa a) i), du présent article au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer du trafic sous les codes d'autres entreprises de transport aérien.

d) Les parties exigent de toutes les entreprises de transport aérien participant à de tels arrangements de partage de codes qu'elles veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

Assistance en escale

4. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur son territoire:

a) sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services d'assistance en escale sur son territoire et, à leur convenance, de faire assurer les services d'assistance en escale, partiellement ou totalement, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services; et

b) de fournir des services d'assistance en escale à d'autres entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec la législation et la réglementation applicables.

5. L'exercice des droits exposés au paragraphe 4, alinéas a) et b), du présent article n'est soumis qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant principalement de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Toute contrainte est appliquée uniformément et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien de n'importe quel pays assurant des services aériens internationaux similaires au moment où la contrainte est imposée.

Représentants des entreprises de transport aérien

6. Chaque partie permet:

a) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, sur la base de la réciprocité, de faire venir et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur propre personnel de gestion commerciale, de vente, technique et d'exploitation, et tout autre personnel spécialisé, nécessaires à la fourniture de leurs services;

b) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij deze personeelsbehoeften invullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op haar grondgebied actief is en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen; en

c) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij hun kantoren vestigen op haar grondgebied, met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en bijbehorende activiteiten.

7. Elke partij eist dat de vertegenwoordigers en personeelsleden van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij haar wet- en regelgeving naleven. Overeenkomstig die wet- en regelgeving:

a) moet elke partij zo snel mogelijk de nodige arbeidsvergunningen, bezoekersvisa of soortgelijke documenten afgeven aan de in lid 6 bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en

b) moet elke partij de goedkeuring van aanvragen voor werkvergunningen van personeelsleden die gedurende hoogstens negentig (90) dagen bepaalde tijdelijke taken uitvoeren, vergemakkelijken en bespoedigen.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

8. Elke partij staat toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a) zich op haar grondgebied rechtstreeks of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, via hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtvervoer in de munteenheid van haar grondgebied of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden van andere landen; het staat iedereen vrij dit vervoer te kopen in de door die luchtvaartmaatschappijen aanvaarde munteenheden;

b) de lokale kosten, waaronder brandstofkosten, op haar grondgebied betalen in de lokale munteenheid of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden; en

c) de bedragen die zij door de normale uitoefening van hun activiteiten verkrijgen, op verzoek omwisselen en naar het buitenland overmaken. De omwisseling en overmaking worden zonder beperkingen of vertragingen toegestaan tegen de wisselkoersen voor lopende transacties die op de markt gelden op het ogenblik dat het verzoek om overmaking wordt ingediend en mogen niet worden belast, met uitzondering van de normale heffingen die banken in rekening brengen voor dergelijke transacties.

Intermodale diensten

9. Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen:

a) die gecombineerde diensten voor passagiersvervoer aanbieden, gebruik maken van land- of maritiem vervoer in combinatie met luchtdiensten. De luchtvaartmaatschappijen mogen deze gecombineerde diensten aanbieden op basis van regelingen met aanbieders van land- of maritiem vervoer, of ze mogen het land- of maritiem vervoer zelf uitvoeren;

b) die goederenvervoer exploiteren, het luchtvervoer zonder beperking combineren met land- of maritiem vervoer van goederen van of naar een willekeurig punt op het grondgebied van de partijen of van derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanevoorzieningen, en inclusief, indien van toepassing, douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften; ongeacht of het luchtvervoer dan wel land- of maritiem vervoer betreft, moeten deze goederen toegang krijgen tot de douaneprocedures en —voorzieningen; de luchtvaartmaatschappijen mogen zelf het land- of maritiem vervoer van goederen verzorgen, overeenkomstig de nationale wetten en regels die betrekking hebben op dat vervoer, of dit vervoer aanbieden op basis van regelingen met andere aanbieders van land- of maritiem vervoer, waaronder ook luchtvaartmaatschappijen uit andere landen; en

c) die intermodale diensten voor vrachtvervoer exploiteren, zowel het luchtvervoer als het land- of maritiem vervoer tegen één prijs aanbieden, voor zover de passagiers en expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dit vervoer.

Prijzen

10. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Geen van de partijen zal eenzijdig actie ondernemen tegen de invoering of handhaving van een prijs voor internationaal vervoer naar of vanaf haar grondgebied.

11. De partijen eisen niet dat de prijzen bij de luchtvaartautoriteiten worden ingediend.

b) la couverture de ces besoins en personnel, au choix des entreprises de transport aérien de l'autre partie, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant ses activités sur son territoire et autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien; et

c) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie d'établir sur son territoire des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

7. Chaque partie exige que les représentants et le personnel des entreprises de transport aérien de l'autre partie soient soumis à ses dispositions législatives et réglementaires. Conformément à ces dispositions législatives et réglementaires:

a) chaque partie accorde, dans les meilleurs délais, les permis de travail, les visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et aux personnels visés au paragraphe 6 du présent article; et

b) chaque partie facilite et active l'approbation de toute demande de permis de travail pour le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie:

a) de procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire directement ou, à leur convenance, par l'intermédiaire de leurs agents et de vendre ces services dans la monnaie locale ou, à leur convenance, dans toute devise librement convertible, toute personne étant libre d'acheter ces services dans les monnaies acceptées par lesdites entreprises de transport aérien;

b) de régler les dépenses locales engagées sur son territoire, notamment pour les achats de carburant, en monnaie locale ou, à leur convenance, en devises librement convertibles; et

c) de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cadre normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans limitations ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions.

Services intermodaux

9. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien:

a) exploitant des services mixtes, de recourir à des transports de surface terrestres ou maritimes en rapport avec les services aériens. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir de confier ces transports à des transporteurs de surface dans le cadre d'arrangements avec ceux-ci ou de les effectuer elles-mêmes;

b) exploitant des services de fret, de recourir sans restriction en rapport avec les services aériens à tout transport de surface terrestre ou maritime pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et, le cas échéant, de transporter des marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation en vigueur; d'avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne; de choisir d'effectuer elles-mêmes leurs propres transports de surface de marchandises, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires nationales régissant ces transports, ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par des entreprises de transport aérien de tout autre pays; et

c) exploitant des services intermodaux, de proposer, à un prix unique de point à point, le transport combiné aérien et de surface, pour autant que les passagers et les expediteurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Prix

10. Les parties permettent la libre fixation des prix par les entreprises de transport aérien sur la base d'une concurrence libre et loyale. Aucune des parties ne prend de mesure unilatérale contre l'instauration ou le maintien d'un prix pour un transport international à destination ou en provenance de son territoire.

11. Les parties n'imposent pas le dépôt des prix auprès des autorités aéronautiques.

12. De partijen staan de luchtvaartautoriteiten toe onderling overleg te plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot, niet-correcte, onredelijke of discriminerende prijzen.

Geautomatiseerde boekingsystemen

13. De partijen passen op eerlijke en niet-discriminerende wijze hun respectieve wetten en regels toe met betrekking tot de werking van geautomatiseerde boekingsystemen op hun grondgebied.

Franchising en branding

14. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten verlenen overeenkomstig een franchising- of brandingregeling met bedrijven, waaronder luchtvaartmaatschappijen, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt houder is van de passende routevergunning, aan de voorwaarden van de nationale wetten en regels is voldaan, en de luchtvaartautoriteiten daarvoor goedkeuring hebben verleend.

Wet Leasing

15. Met het oog op het verlenen van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten, en voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt en de exploitant van het desbetreffende luchtvaartuig houder zijn van de passende vergunningen, mogen de luchtvaartmaatschappijen van de partijen die onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten aanbieden door gebruik te maken van luchtvaartuigen en bemanningen van andere luchtvaartmaatschappijen, inclusief maatschappijen uit andere landen, voor zover de luchtvaartautoriteiten daarvoor toestemming verlenen. Met het oog op de toepassing van deze alinea hoeven de luchtvaartmaatschappijen die de luchtvaartuigen exploiteren geen vergunning voor de onderliggende route te hebben.

Chartervluchten/niet-geregelde vluchten

16. De bepalingen die zijn uiteengezet in de artikelen 4 (Investeringen), 5 (Toepassing van de wetgeving), 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart), 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart), 8 (Douanerechten, —belastingen en —heffingen), 9 (Statistieken), 10 (Consumentbelangen), 11 (Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 12 (Heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 13 (Commercieel kader), 14 (Concurrentiekader), 15 (Luchtverkeersbeheer), 17 (Gemengd Comité) en 18 (Milieu) van deze Overeenkomst, zijn eveneens van toepassing op door de ene partij geëxploiteerde chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten naar of van het grondgebied van de andere partij.

17. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een vergunning of toestemming vraagt om chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten te exploiteren, moeten de partijen deze aanvraag zo snel mogelijk behandelen.

ARTIKEL 14

Concurrentiekader

1. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend kader voor de exploitatie van de luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet door de overheid worden gesubsidieerd. Ze erkennen dat kwesties als de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen worden gepri vatiseerd, de afschaffing van concurrentieverstorende subsidies, gelijke en niet-discriminerende toegang tot luchthavenvoorzieningen en -diensten en tot geautomatiseerde boekingsystemen, cruciaal zijn voor de totstandbrenging van een billijk en concurrerend kader.

2. Als een van de partijen van mening is dat er op het grondgebied van de andere partij omstandigheden zijn die een nadelig effect hebben op een billijk en concurrerend kader en op de exploitatie van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten door haar luchtvaartmaatschappijen, mag zij hierover opmerkingen indienen bij de andere partij. Zij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken. De partijen aanvaarden dat de mate waarin de in de Overeenkomst vastgestelde doelstellingen inzake concurrentie kunnen worden ondermijnd door een subsidie of andere tussenkomst, een gegronde reden is voor overleg in het Gemengd Comité.

12. Les parties permettent aux autorités aéronautiques de discuter de questions telles que, notamment, les prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

Systèmes informatisés de réservation

13. Les parties appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires relatives à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire.

Franchisage et marques

14. Les entreprises de transport aérien de toute partie peuvent fournir les services aériens visés par le présent accord, en application d'un arrangement de franchise ou de marque passé avec des sociétés, y compris des entreprises de transport aérien, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens dispose des droits de trafic adéquats pour les routes concernées, que les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires nationales soient respectées, et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques.

Location d'aéronef avec équipage

15. Aux fins de la fourniture des services aériens relevant du présent accord, les entreprises de transport aérien des parties peuvent utiliser des aéronefs et des équipages fournis par d'autres entreprises de transport aérien, y compris d'autres pays, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens et l'exploitant de l'aéronef participant à un tel arrangement disposent des autorisations appropriées, sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques. Aux fins du présent paragraphe, l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenue de disposer des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

Vols affrétés/vols non réguliers

16. Les dispositions exposées aux articles 4 (Investissement), 5 (Application des dispositions législatives et réglementaires), 6 (Sécurité de l'aviation civile), 7 (Sûreté de l'aviation civile), 8 (Droits de douane, taxes et redevances), 9 (Statistiques), 10 (Intérêts des consommateurs), 11 (Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques), 12 (Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques), 13 (Cadre commercial), 14 (Environnement concurrentiel), 15 (Gestion du trafic aérien [ATM]), 17 (Comité mixte) et 18 (Environnement) du présent accord s'appliquent également aux vols affrétés et aux autres vols non réguliers exploités par des transporteurs aériens de l'une des parties à destination ou au départ du territoire de l'autre partie.

17. Lorsqu'elles reçoivent une demande d'exploitation de vols affrétés et d'autres vols non réguliers, les parties délivrent dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments sollicités au transporteur aérien concerné.

ARTICLE 14

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des entreprises de transport aérien ont le plus de chances de s'instaurer si ces entreprises de transport aérien exploitent leurs activités sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions publiques. Elles reconnaissent que des aspects tels que, notamment, les conditions de privatisation des entreprises de transport aérien, la suppression de subventions sources de distorsion de concurrence, l'accès équitable et non discriminatoire aux installations et services aéroportuaires et aux systèmes informatisés de réservation constituent des facteurs essentiels pour la mise en place d'un environnement de concurrence loyale.

2. Si une partie constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions qui auraient une incidence négative sur le maintien d'un environnement de concurrence loyale et sur l'exploitation des services aériens visés par le présent accord par ses entreprises de transport aérien, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte. Les parties reconnaissent que le degré auquel une subvention ou une autre intervention risque de compromettre les objectifs de l'accord liés à l'existence d'un environnement concurrentiel est un sujet de discussion légitime pour le comité mixte.

3. Krachtens artikel 14 aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverlichting of -vrijstelling, bescherming tegen faillissement of verzekering door overheidsinstanties. Onverminderd artikel 14, lid 4, mag een partij, na kennisgeving door de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.

4. De partijen erkennen dat de samenwerking tussen hun concurrentieautoriteiten is vastgelegd in de "Overeenkomst tussen de regering van Canada en de Europese Gemeenschappen inzake de toepassing van hun concurrentiewetgeving", gedaan te Bonn op 17 juni 1999.

5. Indien een partij, na overleg in het Gemengd Comité, van oordeel is dat de in artikel 14, lid 2, vermelde omstandigheden blijven bestaan en naar alle waarschijnlijkheid tot aanzienlijke nadelen of schade voor haar luchtvaartmaatschappij(en) zullen leiden, mag zij maatregelen treffen. Een partij mag krachtens deze alinea maatregelen treffen vanaf het ogenblik dat bij een besluit van het Gemengd Comité procedures en criteria voor het treffen van dergelijke maatregelen worden vastgesteld of één jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voorlopig wordt toegepast door de partijen of in werking treedt, naargelang welk feit zich het eerst voordoet. Alle maatregelen uit hoofde van deze alinea moeten passend en proportioneel zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tot de entiteit die baat heeft bij de in lid 2 vermelde omstandigheden, en laat het recht van de partijen om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 21 (Arbitrage) onverlet.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

De partijen werken samen aan oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer, teneinde de algemene efficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. De partijen moedigen hun verleners van luchtvaartmaatschappijen aan om verder samen te werken op het gebied van interoperabiliteit, teneinde, waar mogelijk, de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te beperken en informatie te delen.

ARTIKEL 16

Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen

1. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een geldige aanwijzing van haar regering, krachtens een luchtvervoersovereenkomst met Canada die wordt vervangen door de onderhavige Overeenkomst, wordt beschouwd als een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen om luchtdiensten te verlenen.

2. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een vergunning of machtiging die door de luchtvaartautoriteiten van een partij is afgegeven en op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige Overeenkomst geldig is voor de exploitatie van de luchtdiensten, blijft in afwachting van de afgifte van een nieuwe of gewijzigde vergunning of machtiging uit hoofde van deze Overeenkomst alle in de genoemde machtiging of vergunning vermelde rechten genieten en wordt geacht uit hoofde van die machtiging of vergunning de toelating te hebben om de in de onderhavige Overeenkomst bedoelde luchtdiensten te verlenen.

3. Niets in dit artikel verbiedt dat een niet in lid 1 of 2 van dit artikel bedoelde luchtvaartmaatschappij van een partij wordt aangewezen of een vergunning krijgt om luchtdiensten te verlenen.

ARTIKEL 17

Gemengd Comité

1. De partijen richten hierbij een comité op dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de partijen (hierna "Gemengd Comité" genoemd).

2. Het Gemengd Comité zal de luchtvaartautoriteiten en andere instanties die bevoegd zijn voor kwesties die onder deze Overeenkomst vallen, aanwijzen en contacten tussen hen vergemakkelijken.

3. Het Gemengd Comité komt bijeen voor zover dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

3. Les questions qui peuvent être soulevées au titre du présent article incluent notamment des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou des exonérations d'impôts, la protection contre la faillite ou une assurance de la part de toute entité publique. Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, une partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau de l'Etat, de la province, ou au niveau local, pour discuter de questions relatives au présent article.

4. Les parties reconnaissent la coopération entre leurs autorités respectives chargées de la concurrence, attestée par l'Accord entre le gouvernement du Canada et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence, fait à Bonn le 17 juin 1999.

5. Si, à la suite de consultations au sein du comité mixte, une partie estime que les conditions visées au paragraphe 2 du présent article persistent et sont susceptibles d'entraîner un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, elle peut prendre des mesures. Une partie peut prendre des mesures conformément au présent paragraphe à compter de la première des dates suivantes: l'établissement, par décision du comité mixte, de procédures et critères pour la prise de telles mesures, ou un an après la date à partir de laquelle le présent accord est appliqué à titre provisoire par les parties ou entre en vigueur. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée. Elle vise exclusivement l'entité bénéficiant des conditions visées au paragraphe 2 et ne porte pas atteinte au droit qu'a toute partie de prendre des mesures en vertu de l'article 21 (Règlement des différends).

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien (ATM)

Les parties coopèrent pour traiter les problèmes de contrôle de la sécurité et les questions de politique concernant la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants. Les parties encouragent leurs prestataires de services de navigation aérienne à poursuivre la collaboration en matière d'interopérabilité afin d'intégrer davantage, dans la mesure du possible, les systèmes des deux parties, de réduire l'incidence environnementale du transport aérien et de partager l'information en tant que de besoin.

ARTICLE 16

Maintien de désignations et d'autorisations

1. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un Etat membre titulaire d'une désignation en cours de validité de la part de son gouvernement en vertu d'un accord sur le transport aérien avec le Canada qui est abrogé par le présent accord est réputée être une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services aériens.

2. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un Etat membre qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence ou une autorisation valide délivrée par les autorités aéronautiques d'une partie pour l'exploitation de services aériens conserve, en attendant la délivrance d'une licence ou autorisation nouvelle ou modifiée conformément au présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence ou autorisation; elle est réputée avoir l'autorisation d'exploiter des services aériens conformément au présent accord.

3. Aucune disposition du présent article ne s'oppose à ce qu'une entreprise de transport aérien d'une partie non visée aux paragraphes 1^{er} ou 2 du présent article soit désignée ou autorisée à exploiter des services aériens.

ARTICLE 17

Comité mixte

1. Les parties instituent un comité composé de représentants de chacune d'elles (ci-après dénommé "le comité mixte").

2. Le comité mixte détermine les autorités aéronautiques et les autres autorités compétentes en ce qui concerne les matières visées par le présent accord et facilite les contacts entre elles.

3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.

4. Een partij kan ook vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité om oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst en voor problemen die door de andere partij aan de orde zijn gesteld. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders beslissen.

5. Het Gemengd Comité neemt beslissingen indien dit uitdrukkelijk bepaald is in de Overeenkomst.

6. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking tussen de partijen aan en neemt elke kwestie met betrekking tot de toepassing of werking van deze Overeenkomst in overweging, inclusief maar niet beperkt tot:

a) de herziening van marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten;

b) de uitwisseling van informatie die betrekking heeft op deze Overeenkomst, inclusief het verlenen van advies met betrekking tot wijzigingen van de nationale wetgeving en het binnenlands beleid;

c) het in overweging nemen van mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;

d) de aanbeveling van voorwaarden, procedures en wijzigingen die vereist zijn voor nieuwe lidstaten om partij te worden bij deze Overeenkomst; en

e) de bespreking van kwesties met betrekking tot investeringen, eigendom en zeggenschap en de bevestiging van het feit dat de voorwaarden voor de geleidelijke openstelling van de in bijlage 2 van deze Overeenkomst vermelde verkeersrechten zijn vervuld.

7. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking aan en ondersteunt uitwisselingen op deskundigenniveau over wet- of regelgevende initiatieven.

8. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

9. Alle besluiten van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen.

ARTIKEL 18

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvervoersbeleid.

2. Onverminderd de rechten en plichten van de partijen uit hoofde van de nationale wetgeving en de Overeenkomst, heeft elke partij binnen haar soeverein rechtsgebied het recht om passende maatregelen te nemen en toe te passen teneinde het milieueffect van het luchtvervoer te beperken, voor zover die maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

3. De partijen erkennen dat, bij de ontwikkeling van het internationaal luchtvaartbeleid, de kosten en baten van maatregelen ter bescherming van het milieu zorgvuldig moeten worden afgewogen. Wanneer een partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.

4. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele mitigerende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

5. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de internationale luchtvaartorganisaties in de bijlage bij het Verdrag opgenomen milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij mededeling is gedaan van verschillen.

6. De partijen raadplegen elkaar over milieukwesties, inclusief niet-geplande maatregelen die waarschijnlijk een aanzienlijk effect zullen hebben op de onder deze Overeenkomst vallende internationale luchtdiensten, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De raadplegingen starten binnen 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek, of na een onderling overeengekomen termijn.

ARTIKEL 19

Arbeidskwesties

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze Overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden.

4. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte en vue de consultations sur toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord et de chercher à dissiper toute préoccupation soulevée par l'autre partie. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf décision contraire des parties.

5. Le comité mixte adopte des décisions dans les cas expressément prévus par l'accord.

6. Le comité mixte promeut la coopération entre les parties et peut examiner toute question liée au fonctionnement ou à la mise en œuvre du présent accord, notamment:

a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens visés par le présent accord;

b) en échangeant des informations, y compris des avis sur les modifications des législations et politiques nationales qui ont une incidence sur l'accord;

c) en examinant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, y compris en recommandant d'éventuels amendements de ce dernier;

d) en recommandant les conditions, procédures et modifications nécessaires pour que les nouveaux Etats membres deviennent parties au présent accord; et

e) en débattant de questions liées à l'investissement, à la propriété et au contrôle et en confirmant quand les conditions de l'ouverture progressive des droits de trafic exposée à l'annexe 2 du présent accord sont remplies.

7. Le comité mixte développe la coopération et promeut les échanges au niveau des experts sur de nouvelles initiatives législatives ou réglementaires.

8. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

9. Le comité mixte décide sur la base du consensus.

ARTICLE 18

Environnement

1. Les parties reconnaissent qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.

2. Sans préjudice des droits et obligations des parties en vertu du droit international et de la Convention, chaque partie a le droit de prendre et d'appliquer, dans son ressort territorial, les mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.

3. Les parties reconnaissent que les coûts et les avantages des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale. Lorsqu'une partie examine un projet de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les éventuels effets négatifs sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour atténuer ces effets négatifs.

4. Les parties reconnaissent qu'il importe de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets du transport aérien sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

5. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes en matière d'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.

6. Les parties s'efforcent de se consulter sur les questions environnementales, y compris sur les mesures envisagées qui sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur les services aériens internationaux couverts par le présent accord, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible. Les consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception d'une telle demande ou dans tout autre délai établi par consentement mutuel.

ARTICLE 19

Questions d'emploi

1. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur la main d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail.

2. Elke partij mag verzoeken om een vergadering van het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité teneinde de in lid 1 van dit artikel vermelde arbeidskwesties te bespreken.

ARTIKEL 20

Internationale samenwerking

De partijen mogen het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité bijeenroepen over kwesties met betrekking tot:

- a) luchtvervoer en internationale organisaties;
- b) mogelijke ontwikkelingen in de luchtvervoersrelaties tussen de partijen en andere landen; en
- c) tendensen op het gebied van bilaterale of multilaterale regelingen, inclusief, voor zover mogelijk, voorstellen betreffende de opstelling van gecoördineerde standpunten op deze gebieden.

ARTIKEL 21

Arbitrage

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité. Dit formeel overleg moet zo snel mogelijk plaatsvinden en, onverminderd artikel 17, lid 4, binnen een termijn van hoogstens 30 dagen na de datum waarop een van de partijen van de andere partij een schriftelijk verzoek heeft ontvangen waarin naar dit artikel wordt verwezen, tenzij de partijen een andere beslissing hebben genomen.

2. Als het geschil niet binnen 60 dagen na ontvangst van het verzoek om formeel overleg is opgelost, kan het, met instemming van de partijen, ter beslissing worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen hier niet mee instemmen, wordt het geschil op verzoek van één van beide partijen voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters, overeenkomstig de hieronder beschreven procedures.

3. Binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke partij een onafhankelijke scheidsrechter. Binnen een termijn van 45 dagen bereiken deze twee door de partijen aangestelde scheidsrechters overeenstemming over de aanstelling van een derde scheidsrechter. Indien een van de partijen nalaat binnen de genoemde periode een scheidsrechter aan te stellen, of als de derde scheidsrechter niet binnen de gespecificeerde termijn wordt aangesteld, kan de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door elke partij worden verzocht om, naar gelang van het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen. Als de voorzitter dezelfde nationaliteit heeft als een van de partijen, wordt de aanstelling verricht door de vicevoorzitter van de raad met de meeste anciënniteit die niet om deze reden ongeschikt wordt bevonden. De derde scheidsrechter moet in alle gevallen een onderdaan van een derde land zijn, optreden als voorzitter van de rechtbank en bepalen waar de arbitrage zal plaatsvinden.

4. De rechtbank stelt haar eigen procedureregels en agenda vast.

5. In afwachting van een definitieve uitspraak kan de rechtbank, op verzoek van een partij, de andere partij vragen voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

6. De rechtbank streeft ernaar binnen 180 dagen na ontvangst van het verzoek om arbitrage een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van de rechtbank prevaleert.

7. Indien de rechtbank oordeelt dat er schending is geweest van deze Overeenkomst en indien de verantwoordelijke partij de schending niet ongedaan maakt of niet binnen 30 dagen na mededeling van de beslissing van de rechtbank overeenstemming bereikt met de andere partij over een voor beiden bevredigende oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze Overeenkomst voortvloeiende voordelen opschorten tot een oplossing gevonden is voor het geschil.

8. De uitgaven van de rechtbank worden eerlijk gespreid over de partijen bij het geschil.

9. Met het oog op de toepassing van dit artikel handelen de Europese Gemeenschap en de lidstaten samen.

ARTIKEL 22

Wijzigingen

Alle wijzigingen van deze Overeenkomst mogen door de partijen samen worden overeengekomen op basis van raadplegingen die overeenkomstig artikel 17 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst zijn gehouden. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing).

2. Chaque partie peut demander une réunion du comité mixte institué en vertu de l'article 17 afin de discuter des questions d'emploi visées au paragraphe 1^{er} du présent article.

ARTICLE 20

Coopération internationale

Les parties peuvent saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 17 de questions liées:

- a) au transport aérien et aux organisations internationales;
- b) aux évolutions possibles des relations entre les parties et d'autres pays en matière de transport aérien; et
- c) aux tendances dans les arrangements bilatéraux ou multilatéraux, ainsi que, dans la mesure du possible, de propositions sur l'élaboration de positions coordonnées dans ces domaines.

ARTICLE 21

Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, elles s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte. Ces consultations officielles débutent dès que possible et, nonobstant l'article 17, paragraphe 4, dans un délai n'excédant pas 30 jours à compter de la date de réception, par l'une des parties, de la demande écrite faisant référence au présent article soumise par l'autre partie, sauf décision contraire des parties.

2. Si le différend n'est pas réglé dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande de consultations officielles, il peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par consentement des parties. En l'absence de consentement des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à l'arbitrage d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, selon la procédure exposée ci-après.

3. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie au différend nomme un arbitre indépendant. Le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de 45 jours par accord entre les deux arbitres nommés par les parties. Si l'une des parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai fixé ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une des parties à désigner un ou des arbitres selon le cas. Si le président est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien en fonction qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties procède à cette désignation. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, assume les fonctions de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage aura lieu.

4. Le tribunal arrête ses règles de procédure et le calendrier connexe.

5. A la demande d'une partie, le tribunal peut ordonner à l'autre partie au différend d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

6. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 180 jours qui suivent la réception de la demande d'arbitrage. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

7. Si le tribunal estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable de cette violation n'y remédie pas ou ne parvient pas, dans les 30 jours suivant la notification de la décision du tribunal, à une solution mutuellement satisfaisante avec l'autre partie au différend, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages équivalents découlant du présent accord, jusqu'au règlement du différend.

8. Les frais engagés par le tribunal sont partagés à parts égales entre les parties au différend.

9. Aux fins du présent article, la Communauté européenne et les États membres agissent conjointement.

ARTICLE 22

Amendement

Tout amendement au présent accord peut être arrêté par consentement mutuel des parties à la suite de consultations tenues conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord. Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire).

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle nodige procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling wijzen de Europese Gemeenschap en lidstaten het secretariaat-generaal van de Raad aan. Canada bezorgt de aan de Europese Gemeenschap en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota(s) aan het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie bezorgt de diplomatieke nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten aan Canada. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

2. Onverminderd het bepaalde in lid 1 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen conform het nationale recht van de partijen, vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 24

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk mededelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling moet tegelijk ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties worden gestuurd. Deze Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum waarop de andere partij de kennisgeving heeft ontvangen, tenzij de kennisgeving van de beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn in overleg wordt ingetrokken. Indien de andere partij de ontvangst van de kennisgeving niet bevestigt, wordt de kennisgeving geacht veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties te zijn ontvangen.

ARTIKEL 25

Registratie van de Overeenkomst

Deze Overeenkomst en eventuele wijzigingen daarvan worden bij de inwerkingtreding ervan bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties geregistreerd, conform artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties. Zodra de registratie is bevestigd door de secretariaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Verenigde Naties, wordt de andere partij van de registratie op de hoogte gesteld.

ARTIKEL 26

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. Indien de partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale intergouvernementele organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen welke invloed de bepalingen van die multilaterale overeenkomst of dat multilaterale besluit hebben op de onderhavige Overeenkomst en of deze met het oog hierop moet worden herzien.

2. Gedurende de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing), lid 2, van deze Overeenkomst worden de in bijlage 3 van deze Overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Bij inwerkingtreding overeenkomstig artikel 23, lid 1, van deze Overeenkomst, vervangt deze Overeenkomst de relevante bepalingen van de in bijlage 3 van deze overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze overeenkomst.

TEN GETUIGE WAARVAN ondergetekenden, rechtsgeldig gemachtigd door hun respectieve regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud Brussel op deze zeventiende dag van december 2009, in de Bulgaarse, Tsjechische, Deense, Nederlandse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Duitse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Poolse, Portugese, Roemeense, Slowaakse, Sloveense, Spaanse en Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkwaardig authentiek zijn.

ARTICLE 23

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les parties confirment que toutes les procédures nécessaires à cette fin ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, la Communauté européenne et ses Etats membres désignent le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne. Le Canada remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne la ou les notes diplomatiques destinées à la Communauté européenne et à ses Etats membres, et le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Canada la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses Etats membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses Etats membres contiennent des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1^{er} du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord dans le respect des dispositions de droit interne des parties à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'application provisoire du présent accord.

ARTICLE 24

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat des Nations unies. L'accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre partie, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre partie, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 25

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tout amendement apporté à celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur. L'autre partie est informée de l'enregistrement dès qu'il a été confirmé par les secrétariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des Nations unies.

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation intergouvernementale internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de l'accord multilatéral ou de la décision ont une incidence sur le présent accord et si celui-ci doit être révisé à la lumière de cette situation.

2. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire), paragraphe 2, de l'accord, les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2 du présent accord. Lors de son entrée en vigueur conformément à son article 23, paragraphe 1^{er}, le présent accord abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux énumérés à son annexe 3, sauf dans la mesure prévue à son annexe 2.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le dix-sept décembre deux mille neuf en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacune de ces versions faisant également foi.

BIJLAGE 1

ROUTESHEMA

1. Met het oog op de toepassing van artikel 2, lid 1, onder c), van deze Overeenkomst, staat elke partij toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij vervoer verrichten op de hierna gespecificeerde routes:

a) Voor luchtvaartmaatschappijen uit Canada:

Achterliggende punten - Punten in Canada - Tussenliggende punten - Punten in de lidstaten - Verder gelegen punten

b) Voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap:

Achterliggende punten - Punten in de lidstaten - Tussenliggende punten - Punten in Canada - Verder gelegen punten

2. De luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:

a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;

c) achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van een partij bedienen in elke combinatie of volgorde;

d) landingen op een punt of punten overslaan;

e) verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander overplaatsen zonder beperkingen inzake type of aantal van de luchtvaartuigen die op willekeurig welk punt worden geëxploiteerd;

f) punten achter willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;

g) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;

h) transitvervoer verrichten op tussenliggende punten en op punten op het grondgebied van de andere partij;

i) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer; en

j) diensten verlenen op basis van codesharing, overeenkomstig artikel 13 (Codesharing), lid 3, van deze Overeenkomst;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins is toegestaan krachtens deze Overeenkomst.

BIJLAGE 2

REGELINGEN VOOR DE BESCHIKBAARHEID VAN RECHTEN

DEEL 1

Eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen

1. Onverminderd artikel 4 (Investerings) mogen luchtvaartmaatschappijen van een partij, op basis van wederkerigheid, eigendom zijn van onderdanen van welke andere partij ook, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de Canadese nationale wetten en regels voor buitenlandse investeringen in luchtvaartmaatschappijen.

2. Onverminderd artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), en artikel 4 (Investerings) van de Overeenkomst, is in de plaats van artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), de volgende bepaling van toepassing met betrekking tot de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, mits niet anders is bepaald in de in deel 2, punt 2, onder c) en d), van deze bijlage vermelde wetten en regels:

"in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van Canada, heeft de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning en is het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in Canada gevestigd; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van de lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, heeft de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning en is het hoofdkantoor

ANNEXE 1^{re}

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa c), du présent accord, chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie de fournir des services de transport sur les routes spécifiées ci-dessous:

a) Pour les entreprises de transport aérien du Canada:

points en deçà – points au Canada – points intermédiaires – points dans les Etats membres – points au-delà

b) Pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne:

points en deçà – points dans les Etats membres – points intermédiaires – points au Canada – points au-delà

2. Les entreprises de transport aérien d'une partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:

a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;

b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;

c) desservir des points en deçà, des points intermédiaires et au-delà, et des points sur le territoire de toute partie, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, sans limite quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs utilisés en tout point;

f) desservir des points en deçà de tout point du territoire de ladite partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir et présenter ces services au public en tant que services directs;

g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;

h) faire transiter du trafic par des points intermédiaires et par des points du territoire de l'autre partie;

i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et

j) fournir des services en partage de codes conformément à l'article 13 (Cadre commercial), paragraphe 3, du présent accord,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord.

ANNEXE 2

ARRANGEMENTS RELATIFS A LA DISPONIBILITE DES DROITS

SECTION 1^{re}

Propriété et contrôle des entreprises de transport aérien des deux parties

1. Nonobstant l'article 4 (Investissement), la détention en propriété des entreprises de transport aérien d'une partie par des ressortissants de toutes les autres parties est autorisée sur la base de la réciprocité, dans la mesure où la législation et la réglementation nationale du Canada applicable aux investissements étrangers au sein des entreprises de transport aérien le permet.

2. Nonobstant l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), et l'article 4 (Investissement) de l'accord, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien en lieu et place des dispositions de l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), jusqu'à ce que les dispositions législatives et réglementaires visées à la section 2, paragraphe 2, sous-paragraphe c) et d), de la présente annexe imposent d'autres règles:

"(...) dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants du Canada, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un Etat membre, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants d'Etats membres, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou

van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat gevestigd”.

DEEL 2

Geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten

1. Bij het uitoefenen van de in lid 2 van dit deel vastgestelde verkeersrechten, genieten de luchtvaartmaatschappijen van de partijen de bij bijlage 1, punt 2, toegestane operationele flexibiliteit.

2. Onverminderd de in bijlage 1 van deze Overeenkomst vastgestelde verkeersrechten:

a) gelden de volgende rechten wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal 25% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen:

i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en goederendiensten, hebben Canadese luchtvaartmaatschappijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen willekeurig welk punt in Canada en willekeurig welk punt in de lidstaten en hebben communautaire luchtvaartmaatschappijen het recht luchtdiensten aan te bieden tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Canada. Met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en voor goederendiensten, hebben luchtvaartmaatschappijen van een partij bovendien het recht internationaal vervoer aan te bieden van en naar punten in derde landen, via willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en hebben zij het recht deze diensten aan te bieden en bij het publiek bekend te maken als doorgaande diensten;

ii) met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, in samenhang met diensten tussen punten op hun grondgebied en punten op het grondgebied van de andere partij;

iii) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en tot goederendiensten genieten luchtvaartmaatschappijen van beide partijen de exploitatierechten die zijn vastgelegd in bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen Canada en de in bijlage 3, deel 1, genoemde lidstaten, alsook de exploitatierechten die zijn vastgelegd in regelingen die tussen Canada en individuele lidstaten werden toegepast, zoals vermeld in bijlage 3, deel 2. Wat betreft de in deze alinea gespecificeerde rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot verder gelegen punten, zijn andere dan geografische beperkingen, beperkingen van het aantal punten en van de vluchtfrequentie niet langer van toepassing; en

iv) teneinde de zekerheid te vergroten, zijn de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten beschikbaar wanneer er geen bilaterale overeenkomst of regeling bestond op de datum van de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst, of wanneer de in een Overeenkomst vastgelegde rechten die onmiddellijk vóór de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst beschikbaar waren, minder ruim waren dan de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten;

b) wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal tot 49% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a), de volgende rechten:

i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen rechten van de vijfde vrijheid op willekeurig welk tussenliggend punt, en, voor Canadese luchtvaartmaatschappijen, op willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in andere lidstaten, mits, in het geval van Canadese luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in Canada omvatten en, in het geval van communautaire luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in een lidstaat omvatten;

ii) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten Canadese luchtvaartmaatschappijen rechten van de vijfde vrijheid tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Marokko, Zwitserland, de Europese Economische Ruimte en de andere leden van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte; en

de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un Etat membre.”.

SECTION 2

Disponibilité progressive de droits de trafic

1. Lors de l'exercice des droits de trafic prévus au paragraphe 2 de la présente section, les entreprises de transport aérien des parties bénéficient de la souplesse d'exploitation permise par l'annexe 1^{re}, paragraphe 2.

2. Nonobstant les droits de trafic prévus à l'annexe 1^{re} du présent accord:

a) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent:

i) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien du Canada, le droit de fournir des transports internationaux entre tout point du Canada et tout point des Etats membres; pour les entreprises de transport aérien de la Communauté, le droit de fournir des services aériens entre tout point des Etats membres et tout point du Canada. En outre, dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir des transports internationaux à destination et au départ de points situés dans des pays tiers, via tout point du territoire de ladite partie, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et d'offrir et de présenter ces services au public en tant que services directs,

ii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, le droit de fournir des transports internationaux entre le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers en conjonction avec des services entre des points de son propre territoire et des points du territoire de l'autre partie,

iii) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits d'exploitation qui sont prévus dans les accords bilatéraux sur le transport aérien conclus entre le Canada et les Etats membres énumérés à l'annexe 3, section 1^{re}, et les droits d'exploitation figurant dans les arrangements qui étaient appliqués entre le Canada et les différents Etats membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 2. S'agissant des droits de cinquième liberté pour ce qui a trait aux points au-delà spécifiés dans le présent alinéa, toutes les limitations autres que géographiques, les limitations quant au nombre de points et les limitations sous forme de spécification de fréquence ne s'appliquent plus, et

iv) pour plus de sûreté, les droits mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus sont disponibles lorsqu'il n'existait pas d'accord ou d'arrangement bilatéral à la date de l'application provisoire ou de l'entrée en vigueur du présent accord, ou lorsque les droits figurant dans un accord qui étaient disponibles immédiatement avant l'application provisoire ou l'entrée en vigueur du présent accord ne sont pas aussi libéraux que ceux mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus;

b) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a):

i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles en tout point intermédiaire et, pour les entreprises de transport aérien du Canada, entre tout point situé dans un Etat membre et tout point situé dans un autre Etat membre, à condition que le service comprenne un point au Canada s'il s'agit d'une entreprise du Canada, ou qu'il comprenne un point situé dans un Etat membre s'il s'agit d'une entreprise de la Communauté,

ii) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien du Canada, les droits de cinquième liberté sont disponibles entre tout point situé dans un Etat membre et tout point situé au Maroc, en Suisse, dans l'Espace économique européen ou dans d'autres pays membres de l'espace aérien commun européen, et

iii) met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen punten op het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, zonder de vereiste een punt op het grondgebied van die partij te bedienen;

c) wanneer de nationale wetten en regels van beide partijen de onderdanen van de andere partij toestaan een luchtvaartmaatschappij op te richten op haar grondgebied voor binnenlandse en internationale luchtdiensten, en overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9, van deze Overeenkomst, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a) en b), de volgende rechten:

i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten beide partijen rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot alle verder gelegen punten, zonder beperkingen van de frequentie;

d) wanneer het krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij de volledige eigendom van en zeggenschap over hun luchtvaartmaatschappijen hebben, en wanneer beide partijen de volledige toepassing van bijlage 1 toestaan, overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9 van deze Overeenkomst en overeenkomstig een bevestiging van de partijen op basis van hun respectieve procedures, zijn de bepalingen van bijlage 2 niet langer van toepassing en wordt bijlage 1 van kracht.

BIJLAGE 3

BILATERALE OVEREENKOMSTEN TUSSEN CANADA EN LIDSTATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

DEEL 1

Zoals bepaald in artikel 26 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale overeenkomsten tussen Canada en de lidstaten opgeschort of vervangen door deze Overeenkomst:

a) De Republiek Oostenrijk: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de Oostenrijkse bondsregering, ondertekend op 22 juni 1993;

b) Het Koninkrijk België: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van België, ondertekend op 13 mei 1986;

c) De Tsjechische Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Tsjechische Republiek, ondertekend op 13 maart 1996; Uitwisseling van nota's tot wijziging van de Overeenkomst, ondertekend op 28 april 2004 en 28 juni 2004;

d) Het Koninkrijk Denemarken: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Denemarken, ondertekend op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken betreffende de overeenkomst voor luchtdiensten die de twee landen ondertekend hebben in Ottawa, op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1949, ondertekend op 16 mei 1958;

e) De Republiek Finland: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland voor luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, ondertekend op 28 mei 1990. Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's, tot wijziging van de Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland inzake luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, gedaan te Helsinki op 28 mei 1990, ondertekend op 1 september 1999;

f) De Franse Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek, ondertekend op 15 juni 1976; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek tot wijziging van de op 15 juni 1976 te Parijs ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 21 december 1982;

g) De Bondsrepubliek Duitsland: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, ondertekend op 26 maart 1973; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland tot wijziging van de op 26 maart 1973 te Ottawa ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 16 december 1982 en 20 januari 1983;

iii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir, sans obligation de desservir un point situé dans le territoire de ladite partie, des transports internationaux entre des points situés sur le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers;

c) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à établir une entreprise de transport aérien sur leur territoire pour fournir des services aériens intérieurs et internationaux, et conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphes a) et b):

i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles à destination de tout point au-delà sans limitation de fréquence;

d) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent que des ressortissants de l'autre partie détiennent la pleine propriété et le contrôle de leurs entreprises de transport aérien, et que les deux parties permettent la pleine application de l'annexe 1^{re}, conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, et sur réception d'une confirmation donnée par les parties selon leurs procédures respectives, les dispositions de l'annexe 2 ci-dessus ne s'appliquent plus et l'annexe 1 prend effet.

ANNEXE 3

ACCORDS BILATERAUX ENTRE LE CANADA ET LES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

SECTION 1^{re}

Conformément aux dispositions de l'article 26 du présent accord, les accords bilatéraux suivants entre le Canada et les Etats membres sont suspendus ou abrogés par le présent accord:

a) République d'Autriche: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement fédéral d'Autriche, signé le 22 juin 1993;

b) Royaume de Belgique: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Belgique, signé le 13 mai 1986;

c) République tchèque: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé le 13 mars 1996. Echange de notes constituant un accord amendant l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé à Prague le 13 mars 1996, signées respectivement le 28 avril 2004 et le 28 juin 2004;

d) Royaume de Danemark: Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 13 décembre 1949. Echange de notes entre le Canada et le Danemark relativement à l'accord aérien signé entre les deux pays à Ottawa le 13 décembre 1949, signées le 13 décembre 1949. Echange de notes entre le Canada et le Danemark modifiant l'Accord de 1949 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;

e) République de Finlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé le 28 mai 1990. Echange de notes constituant un accord modifiant l'accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Helsinki le 28 mai 1990, signées le 1^{er} septembre 1999;

f) République française: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française, signé le 15 juin 1976. Echange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française modifiant l'accord relatif au transport aérien signé à Paris le 15 juin 1976, signées le 21 décembre 1982;

g) République fédérale d'Allemagne: Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, signé le 26 mars 1973. Echange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne modifiant l'accord relatif aux transports aériens signé à Ottawa le 26 mars 1973, signées respectivement le 16 décembre 1982 et le 20 janvier 1983;

h) De Helleense Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek, ondertekend op 20 augustus 1984; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek tot wijziging van de op 20 augustus 1984 te Toronto ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 23 juni 1995 en 19 juli 1995;

i) De Republiek Hongarije: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Hongarije, ondertekend op 7 december 1998;

j) Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Ierland, ondertekend op 8 augustus 1947. Uitwisseling van nota's (19 april en 31 mei 1948) tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 31 mei 1948; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten van 8 augustus 1947, ondertekend op 9 juli 1951. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen van 8 augustus 1947, ondertekend op 23 december 1957;

k) De Italiaanse Republiek: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Italië, ondertekend op 2 februari 1960; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Italië, tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten, zoals gespecificeerd in de overeengekomen notulen van 28 april 1972, ondertekend op 28 augustus 1972;

l) Het Koninkrijk der Nederlanden: Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada, ondertekend op 2 juni 1989; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het exploiteren van niet-geregelde (charter)vluchten, ondertekend op 2 juni 1989;

m) De Republiek Polen: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek, ondertekend op 14 mei 1976; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek betreffende de artikelen IX, XI, XIII en XV van de op 14 mei 1976 ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op dezelfde dag;

n) De Portugese Republiek: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Portugal voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Portugese grondgebied, ondertekend op 25 april 1947. Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van Portugal tot wijziging van de punten 3 en 4 van de bijlage bij de op 25 april 1947 te Lissabon ondertekende Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 24 en 30 april 1957. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Portugal tot wijziging van punt 7 van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 5 en 31 maart 1958;

o) Roemenië: Burgerluchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Socialistische Republiek Roemenië, ondertekend op 27 oktober 1983;

p) Het Koninkrijk Spanje: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Spanje, ondertekend op 15 september 1988;

q) Het Koninkrijk Zweden: Overeenkomst tussen Canada en Zweden voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 juni 1947; Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot aanvulling van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 en 28 juni 1947. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1947, ondertekend op 16 mei 1958; en

r) Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van Canada en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, ondertekend op 22 juni 1988.

DEEL 2

Met het oog op de toepassing van bijlage 2, deel 2, zijn de volgende rechten beschikbaar overeenkomstig alinea 2, onder a), punt iii):

Deel 1: voor de Canadese luchtvaartmaatschappijen

Wanneer Canadese luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen Canada en individuele lidstaten of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

h) République hellénique: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique, signé le 20 août 1984. Echange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique modifiant l'accord relatif au transport aérien, fait à Toronto le 20 août 1984, signées respectivement le 23 juin 1995 et le 19 juillet 1995;

i) République de Hongrie: Accord de transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Hongrie, signé le 7 décembre 1998;

j) Irlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 8 août 1947. Echange de notes (19 avril et 31 mai 1948) constituant un accord portant modification de l'annexe à l'accord relatif aux transports aériens entre le Canada et l'Irlande, signées le 31 mai 1948. Echange de notes entre le Canada et l'Irlande comportant un accord modifiant l'annexe à l'accord relatif aux services aériens, signé le 8 août 1947, signées le 9 juillet 1951. Echange de notes entre le Canada et l'Irlande modifiant l'Accord du 8 août 1947 relatif aux services aériens entre les deux pays, signées le 23 décembre 1957;

k) République italienne: Accord entre le Canada et l'Italie relatif aux services aériens, signé le 2 février 1960. Echange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République d'Italie constituant un accord qui modifie l'accord sur les services aériens selon les dispositions du protocole du 28 avril 1972, signées le 28 août 1972;

l) Royaume des Pays-Bas: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur le transport aérien, signé le 2 juin 1989. Echange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas constituant un accord relatif à l'exploitation de vols non réguliers (affrétés), signées le 2 juin 1989;

m) République de Pologne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne, signé le 14 mai 1976. Echange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne relatif aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien signé le 14 mai 1976, signées à la même date;

n) République portugaise: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal relatif aux services aériens entre les territoires canadiens et portugais, signé le 25 avril 1947. Echange de notes (24 et 30 avril 1957) entre le Canada et le Portugal amendant les paragraphes 3 et 4 de l'Annexe à l'Accord au sujet des services aériens entre les deux pays fait à Lisbonne le 25 avril 1947, signées respectivement les 24 et 30 avril 1957. Echange de notes entre le Canada et le Portugal modifiant le paragraphe 7 de l'Annexe à l'Accord relatif aux services aériens entre les deux pays, signées respectivement les 5 et 31 mars 1958;

o) Roumanie: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie, signé le 27 octobre 1983;

p) Royaume d'Espagne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Espagne, signé le 15 septembre 1988;

q) Royaume de Suède: Accord entre le Canada et la Suède relatif aux services aériens entre les territoires canadien et suédois, signé le 27 juin 1947. Echange de notes entre le Canada et la Suède complétant l'Accord relatif aux services aériens entre les territoires du Canada et de la Suède, signées respectivement les 27 et 28 juin 1947. Echange de notes entre le Canada et la Suède modifiant l'accord de 1947 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;

r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: Accord sur les services aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé le 22 juin 1988.

SECTION 2

Aux fins de l'annexe 2, section 2, les droits suivants sont disponibles conformément à l'alinéa 2 a) iii):

Partie 1: pour les entreprises de transport aérien du Canada

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre le Canada et les différents Etats membres, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien du Canada disposent des droits suivants:

Lidstaat	Verkeersrechten	Etat membre	Droits de trafic
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op twee nader te noemen punten die als tussenliggende punten op weg naar Sofia en/of verder dan Sofia gelegen punten mogen worden bediend.	Bulgarie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à deux points à désigner qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Sofia et/ou au-delà de Sofia.
Tsjechië	Canada mag hoogstens vier tussenliggende punten op weg naar Praag of verder dan Praag gelegen punten kiezen waarvoor rechten van de vijfde vrijheid gelden, en één extra punt in Tsjechië.	République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à quatre points au maximum à choisir par le Canada, qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Prague ou au-delà, et à un point supplémentaire dans la République tchèque.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Kopenhagen en: a) Amsterdam en Helsinki; of b) Amsterdam en Moskou. Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.	Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Copenhague et: a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.
Duitsland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend tussen tussenliggende punten in Europa en punten in de Bondsrepubliek Duitsland en tussen punten in de Bondsrepubliek Duitsland en verder gelegen punten.	Allemagne	Des droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés entre des points intermédiaires en Europe et des points en République fédérale d'Allemagne, et entre des points en République fédérale d'Allemagne et des points au-delà.
Griekenland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op tussenliggende punten op weg naar Athene en/of verder dan Athene gelegen punten en op twee extra punten in Griekenland, behalve punten in Turkije en Israël. Het totale aantal tussenliggende punten en verder gelegen punten die met rechten van de vijfde vrijheid mogen worden bediend, mag op geen enkel ogenblik hoger zijn dan vijf, waarvan hoogstens vier tussenliggende punten.	Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à des points intermédiaires à destination d'Athènes et/ou au-delà d'Athènes et à deux points supplémentaires en Grèce, à l'exclusion de points en Turquie et en Israël. Le nombre total de points intermédiaires et de points au-delà qui peuvent être desservis à un moment donné au titre des droits de cinquième liberté ne peut excéder cinq, dont quatre au maximum peuvent être des points intermédiaires.
Ierland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Ierland en tussenliggende punten, en tussen punten in Ierland en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Ierland en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.	Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points en Irlande et des points intermédiaires, et entre des points en Irlande et des points au-delà de l'Irlande. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points en Irlande et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.
Italië	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in Europa en Rome en/of Milaan. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.	Italie	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires en Europe et Rome et/ou Milan. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
Polen	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Warschau en twee tussenliggende punten in Europa, die door Canada mogen worden gekozen uit de volgende lijst: Brussel, Kopenhagen, Praag, Shannon, Stockholm, Wenen, Zurich.	Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Varsovie et deux points intermédiaires en Europe, à choisir par le Canada parmi les villes suivantes: Bruxelles, Copenhague, Prague, Shannon, Stockholm, Vienne, Zurich.
Portugal	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Portugal en tussenliggende punten, en tussen punten in Portugal en verder gelegen punten.	Portugal	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Portugal et des points intermédiaires, et entre des points au Portugal et des points au-delà.

Lidstaat	Verkeersrechten	Etat membre	Droits de trafic
Spanje	Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar: a) tussen Madrid en drie extra punten in Spanje, en punten in Europa (behalve München, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Italië en de republieken van de voormalige USSR); en b) tussen Madrid en één ander punt in Spanje en punten in Afrika en het Midden-Oosten, zoals door de ICAO gedefinieerd in document 9060-AT/723. Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.	Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles: a) entre Madrid et trois points supplémentaires en Espagne, et des points en Europe (sauf Munich, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Italie et les républiques de l'ex-URSS); et b) entre Madrid et un autre point en Espagne et des points en Afrique et au Moyen-Orient, tel que défini par l'OACI dans le document 9060-AT/723. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.
Zweden	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Stockholm en: a) Amsterdam en Helsinki; of b) Amsterdam en Moskou. Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.	Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Stockholm et: a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.
Verenigd Koninkrijk	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en tussenliggende punten, en tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.	Royaume-Uni	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Royaume-Uni et des points intermédiaires, et entre des points au Royaume-Uni et des points au-delà. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Royaume-Uni et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.
Deel 2: voor de luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap		Partie 2: pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne	

Wanneer communautaire luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen individuele lidstaten en Canada of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre les différents Etats membres et le Canada, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien de la Communauté disposent des droits suivants:

Lidstaat	Verkeersrechten	Etat membre	Droits de trafic
België	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van en in Chicago en ten noorden van en in Washington D.C.	Belgique	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situés à l'est de Chicago, celle-ci incluse, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse.
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend op één verder gelegen punt in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van maar niet in Chicago en ten noorden van of in Washington D.C. In het geval van co-terminalisering van Montreal en Ottawa, zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar. Op tussenliggende punten zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar.	Bulgarie	Des droits de cinquième liberté peuvent être exercés à un point au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situé à l'est de Chicago, celle-ci exclue, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible si Montréal et Ottawa sont des points co-terminaux. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible à des points intermédiaires.
Tsjechië	Rechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten noorden van en in Washington D.C. en ten oosten van en in Chicago.	République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situés au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.	Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.

Lidstaat	Verkeersrechten	Etat membre	Droits de trafic
Duitsland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn uitsluitend beschikbaar tussen Montreal en één verder gelegen punt in Florida. Bij wijze van alternatief zijn verkeersrechten van de vijfde vrijheid beschikbaar tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de continentale Verenigde Staten van Amerika, exclusief punten in de staten Californië, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas en Washington.	Allemagne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles uniquement entre Montréal et un point au-delà en Floride. Comme alternative, des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà sur le territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, à l'exclusion de points situés dans les Etats de Californie, du Colorado, de Floride, de Géorgie, d'Oregon, du Texas et de Washington.
Griekenland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Boston of tussen Montreal en Chicago, of verder gelegen dan Toronto naar een door de Helleense Republiek te bepalen punt in de Verenigde Staten van Amerika, met uitzondering van punten in Californië, Texas en Florida.	Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Boston ou entre Montréal et Chicago ou au-delà de Toronto à destination d'un point aux Etats-Unis d'Amérique à désigner par la République hellénique, à l'exception de points en Californie, au Texas et en Floride.
Ierland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Ierland te bedienen.	Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point en Irlande.
Italië	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in het noordoosten van de Verenigde Staten van Amerika (ten noorden van en in Washington; ten oosten van en in Chicago) en Montreal en/of Toronto. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.	Italie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires au nord-est des Etats-Unis d'Amérique (au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse) et Montréal et/ou Toronto. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
Polen	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en New York, als tussenliggend of verder gelegen punt.	Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et New York comme points intermédiaires ou comme points au-delà.
Portugal	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten.	Portugal	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà.
Spanje	Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar: a) tussen Montreal en drie extra punten in Canada, en Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth en Houston; en b) tussen Montreal en Mexico City. Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.	Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles: a) entre Montréal et trois points supplémentaires au Canada, et Chicago, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Dallas/Fort Worth et Houston; et b) entre Montréal et Mexico City. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.
Zweden	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.	Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservi que comme point au-delà.
Verenigd Koninkrijk	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in het Verenigd Koninkrijk te bedienen.	Royaume-Uni	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Royaume-Uni.

DEEL 3

In afwijking van deel 1 van deze bijlage blijven de onder d) (het Koninkrijk Denemarken), f) (de Franse Republiek), l) (het Koninkrijk der Nederlanden), en r) (het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland) vermelde overeenkomsten van toepassing op de gebieden die niet onder de definitie van "grondgebied" in artikel 1 van deze Overeenkomst vallen, onder de in dat artikel neergelegde voorwaarden.

SECTION 3

Nonobstant la section 1^{re} de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1^{er} du présent accord, les accords cités aux sous-paragaphes d) Royaume de Danemark, f) République française, l) Royaume des Pays-Bas et r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.

**Luchtvervoersovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en Canada,
gedaan te Brussel op 17 december 2009**

Staten/Organisaties	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
BULGARIJE	17/12/2009	Kennisgeving		
BELGIE	17/12/2009	Kennisgeving	12/06/2014	
CANADA	18/12/2009	Kennisgeving	14/05/2014	
CYPRUS	17/12/2009	Kennisgeving	22/01/2014	
DENEMARKEN	17/12/2009	Kennisgeving	22/11/2011	
DUITSLAND	17/12/2009	Kennisgeving	17/12/2013	
ESTLAND	17/12/2009	Kennisgeving	12/05/2011	
Europese Unie	17/12/2009	Kennisgeving		
FINLAND	17/12/2009	Kennisgeving		
FRANKRIJK	17/12/2009	Kennisgeving	28/01/2013	
GRIEKENLAND	17/12/2009	Kennisgeving		
HONGARIJE	17/12/2009	Kennisgeving	18/03/2010	
IERLAND	17/12/2009	Kennisgeving		
ITALIE	17/12/2009	Kennisgeving	21/05/2012	
LETLAND	17/12/2009	Kennisgeving	30/05/2011	
LITOUWEN	17/12/2009	Kennisgeving		
LUXEMBURG	17/12/2009	Kennisgeving		
MALTA	17/12/2009	Kennisgeving	31/01/2014	
NEDERLAND	17/12/2009	Kennisgeving	09/03/2011	
OOSTENRIJK	17/12/2009	Kennisgeving	20/06/2014	
POLEN	17/12/2009	Kennisgeving	25/08/2011	
PORTUGAL	17/12/2009	Kennisgeving	20/01/2012	
ROEMENIE	17/12/2009	Kennisgeving	20/01/2014	
SLOVAKIJE	17/12/2009	Kennisgeving		
SLOVENIE	17/12/2009	Kennisgeving	27/01/2012	
SPANJE	17/12/2009	Kennisgeving	16/05/2011	
TSJECHISCHE REP.	17/12/2009	Kennisgeving		
VERENIGD KONINK- RIJK	17/12/2009	Kennisgeving	15/06/2012	
ZWEDEN	17/12/2009	Kennisgeving	28/05/2010	

**Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada,
fait à Bruxelles le 17 décembre 2009**

Etats/Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
ALLEMAGNE	17/12/2009	Notification	17/12/2013	
AUTRICHE	17/12/2009	Notification	20/06/2014	
BELGIQUE	17/12/2009	Notification	12/06/2014	
BULGARIE	17/12/2009	Notification		
CANADA	18/12/2009	Notification	14/05/2014	
CHYPRE	17/12/2009	Notification	22/01/2014	
DANEMARK	17/12/2009	Notification	22/11/2011	
ESPAGNE	17/12/2009	Notification	16/05/2011	
ESTONIE	17/12/2009	Notification	12/05/2011	
FINLANDE	17/12/2009	Notification		
FRANCE	17/12/2009	Notification	28/01/2013	
GRECE	17/12/2009	Notification		
HONGRIE	17/12/2009	Notification	18/03/2010	
IRLANDE	17/12/2009	Notification		
ITALIE	17/12/2009	Notification	21/05/2012	
LETTONIE	17/12/2009	Notification	30/05/2011	
LITUANIE	17/12/2009	Notification		
LUXEMBOURG	17/12/2009	Notification		
MALTE	17/12/2009	Notification	31/01/2014	
PAYS-BAS	17/12/2009	Notification	09/03/2011	
POLOGNE	17/12/2009	Notification	25/08/2011	
PORTUGAL	17/12/2009	Notification	20/01/2012	
ROUMANIE	17/12/2009	Notification	20/01/2014	
ROYAUME-UNI	17/12/2009	Notification	15/06/2012	
SLOVAQUIE	17/12/2009	Notification		
SLOVENIE	17/12/2009	Notification	27/01/2012	
SUEDE	17/12/2009	Notification	28/05/2010	
TCHEQUE REP.	17/12/2009	Notification		
Union européenne	17/12/2009	Notification		

VERKLARINGEN

De partijen nemen nota van de volgende verklaringen :

Bij de ondertekening af te leggen verklaring van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en Canada

“Met betrekking tot artikel 26, lid 2, bevestigende Europese Gemeenschap en haar lidstaten dat dz zinsnede “(...) worden de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2”, gelijk staat met een verklaring dat de betrokken bepalingen in de Overeenkomst voorrang hebben boven de betrokken bepalingen van de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten.”

Bij de ondertekening af te leggen verklaring van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en Canada

“De Europese Gemeenschap en haar lidstaten verduidelijken dat de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Canada, anderzijds, en met name artikel 8, niet voorziet in vrijstelling van de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft, en de lidstaten niet belet een belasting te hebben op luchtvaartbrandstof voor binnenlandse of intracommunautaire vluchten overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.”

DECLARATIONS

Les parties prennent note des déclarations suivantes :

Déclaration de la Communauté européenne et de ses Etats membres concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature

“En ce qui concerne l'article 26, paragraphe 2, de la Communauté européenne et ses Etats membres confirment que prévoir que “les accord bilatéraux énumérés à l'annexe 2” revient à indiquer que les dispositions pertinentes de l'accord priment les dispositions pertinentes des accords bilatéraux en vigueur énumérés à l'annexe 3.”

Déclaration de la Communauté européenne et de ses Etats membres concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature

“La Communauté européenne et ses Etats membres précisent que l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, et notamment son article 8, ne prévoit pas d'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.), à l'exception de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation, en n'empêche pas les Etat membres de taxer le kérosène consommé pour des vols intérieurs ou intracommunautaires, conformément à la Directive 2003/96/CE du Conseil.”