

DE

007056/EU XXIV.GP
Eingelangt am 17/02/09

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 17.2.2009
KOM(2009)62 endgültig

2009/0018 (CNS)

Vorschlag für einen

Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union

**über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und
Kanada andererseits**

Vorschlag für einen

Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union

**über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen
Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits**

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund des Vorschlags

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits wurde im Rahmen eines vom Rat im Oktober 2007 erteilten Mandats ausgehandelt. Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Kanada werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Kanada betrieben. Diese bilateralen Abkommen enthalten Bestimmungen, die der Europäische Gerichtshof im November 2002 für unvereinbar mit dem Gemeinschaftsrecht erklärte. Daher ist es unbedingt erforderlich, einen neuen Rahmen auf Gemeinschaftsebene für den Luftverkehr EU-Kanada zu entwickeln. Das Abkommen ist eine umfassende Vereinbarung, in deren Rahmen Verkehrsrechte und Investitionsmöglichkeiten schrittweise eingeräumt werden. Das Abkommen entspricht den rechtlichen Anforderungen der Gemeinschaft und würde unmittelbare wirtschaftliche Vorteile für Fluggäste und Versender zu beiden Seiten des Atlantiks mit sich bringen.

• Allgemeiner Kontext

Im Verhandlungsmandat wurde als Ziel die Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums zwischen der EU und Kanada festgelegt. Dadurch würde ein einheitlicher Markt für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Kanada geschaffen, der freie Investitionstätigkeiten gestatten und es den Luftfahrtunternehmen aus der EU und Kanada ermöglichen würde, Luftverkehrsdienste ohne Beschränkungen anzubieten, auch auf dem heimischen Markt beider Vertragsparteien. Eine volle Umsetzung des Mandats würde umfangreiche Gesetzesänderungen in Kanada verlangen, insbesondere die Beseitigung der bestehenden rechtlichen Restriktionen für ausländische Beteiligung an und Kontrolle von kanadischen Luftfahrtunternehmen sowie für Kabotage. Daher räumt das Mandat ausdrücklich die Möglichkeit ein, das Abkommen schrittweise umzusetzen.

Die EU hat während der Verhandlungen akzeptiert, dass eine vollständige Öffnung für Investitionen nicht von Anfang an erzielt werden kann, sondern während eines Übergangszeitraums schrittweise in mehreren Phasen eingeführt würde.

Aufgrund der Verhandlungsrichtlinien des Mandats und entsprechend den Schlussfolgerungen des EU-Kanada-Gipfels vom Oktober 2008 wurde der Entwurf des Abkommens mit Kanada von der Kommission im November 2008 fertiggestellt.

• Bestehende Vereinbarungen auf dem Gebiet

Die Bestimmungen des Abkommens ersetzen die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Kanada.

• Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit Kanada hat für die EU seit langem Priorität und ist eine zentrale Komponente bei der Entwicklung ihrer

Luftfahrtäußenpolitik, wie in der Mitteilung der Kommission KOM(2005) 79 endg. zur Weiterentwicklung der Luftfahrtäußenpolitik der Gemeinschaft vorgesehen. Das Abkommen folgt auch dem grundlegenden Ziel der gemeinschaftlichen Luftfahrtäußenpolitik, bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen mit dem Gemeinschaftsrecht in Übereinstimmung zu bringen.

2. **Konsultation Betroffener und Folgenabschätzung**

- **Konsultation Betroffener**

Konsultationsmethoden, Hauptzielgruppen und allgemeines Profil der Befragten

Während des gesamten Verhandlungsprozesses führte die Kommission ausführliche Konsultationen mit den interessierten Kreisen, insbesondere im Rahmen regelmäßiger Sitzungen des beratenden Forums mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften.

Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Mit dem beratenden Forum wurden über 10 Sitzungen durchgeführt, bei denen alle Elemente der Verhandlungen ausführlich erörtert wurden. Sämtliche Bemerkungen der interessierten Kreise wurden bei der Ausarbeitung der Verhandlungsposition der Gemeinschaft gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Das Abkommen gewährleistet die schrittweise Errichtung eines offenen Luftverkehrsraums zwischen der EU und Kanada. Laut einem Bericht, der 2006 von Beratern ausgearbeitet wurde, sind von einem offenen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Kanada zusätzliche 17 Millionen Fluggäste jährlich, Verbrauchervorteile in einer Größenordnung von mindestens 5 Mrd. EUR jährlich sowie positive Effekte für die Beschäftigung auf beiden Seiten des Atlantiks zu erwarten.

Durch das Abkommen wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, der für die Prüfung der Anwendung des Abkommens und seiner Auswirkungen zuständig sein wird.

3. **Rechtliche Aspekte**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Das Abkommen ist eine umfassende Vereinbarung und wird die bestehenden bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten mit Kanada ersetzen. Durch das Abkommen werden alle bestehenden Beschränkungen der Rechte sowohl von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft als auch Kanadas für den Betrieb von Luftverkehrsdienssten zwischen Punkten in der Europäischen Gemeinschaft und Punkten in Kanada abgeschafft. Somit beseitigt das Abkommen in Bezug auf die

Erbringung von Luftverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Zielort in Kanada die Hindernisse, die einer Wahrnehmung des Rechts auf Niederlassungsfreiheit in der Gemeinschaft und des Rechts auf diskriminierungsfreien Marktzugang durch die gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen entgegenstehen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz und Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichender Weise erreicht werden:

Das Abkommen enthält neue Regelungen auf Gemeinschaftsebene für die Bereitstellung transatlantischer Luftverkehrsdienste, die die bestehenden Regelungen einzelner Mitgliedstaaten ersetzen. Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unmittelbar einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des transatlantischen Luftverkehrs fest. Insbesondere ist eine engere Zusammenarbeit in Fragen der Flug- und der Luftsicherheit vorgesehen. Daneben werden neue Regelungen für die Zusammenarbeit eingeführt, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Diese Regelungen können nur auf Gemeinschaftsebene umgesetzt werden, da sie eine Reihe von Bereichen betreffen, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 27 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Diese Unternehmen können nun zwischen jedem Punkt in der Europäischen Union und jedem Punkt in Kanada frei agieren.

Die Beseitigung aller Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der EU und Kanada wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten zum Anfliegen unzureichend bediener Fughäfen schaffen, sondern auch Konsolidierungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erleichtern.

Das Abkommen eröffnet allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft kommerzielle Möglichkeiten, z. B. die freie Preisfestlegung, die bisher von keinem Mitgliedstaat in Einzelverhandlungen erreicht werden konnte. Ein Hauptziel des Mandats ist die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der EU und Kanadas – dies erfordert eine starke Regulierungszusammenarbeit, die nur auf

Ebene der Gemeinschaft geleistet werden kann.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss zur Erörterung von Fragen der Durchführung des Abkommens eingerichtet. Der Gemeinsame Ausschuss wird den Meinungsaustausch auf Sachverständigenebene bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens untersuchen. Dem Gemeinsamen Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an. Die Haltung zu den in Artikel 8 genannten Angelegenheiten wird in den entsprechenden Gemeinschaftsforen wie dem Mehrwertsteuerausschuss erörtert.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die traditionellen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewandten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl der Instrumente**

Vorgeschlagene Instrumente: sonstige.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht geeignet:

Die Luftfahrtaußenbeziehungen können allein durch internationale Übereinkünfte geregelt werden.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

Vorschlag für einen

**Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der
Mitgliedstaaten der Europäischen Union**

**über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und
Kanada andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN
VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN
UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat gemäß dem Beschluss des Rates, mit dem sie zur Aufnahme entsprechender Verhandlungen ermächtigt wurde, im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit Kanada (nachfolgend „Abkommen“ genannt) ausgehandelt.
- (2) Das Abkommen wurde am 30. November 2008 paraphiert.
- (3) Das von der Kommission ausgehandelte Abkommen sollte vorbehaltlich seines späteren Abschlusses von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten unterzeichnet und vorläufig angewandt werden.
- (4) Es müssen Verfahrensregeln für Entscheidungen über die Art und Weise getroffen werden, in der die vorläufige Anwendung des Abkommens erforderlichenfalls zu beenden ist. Ferner müssen Verfahrensregeln für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem laut Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und am Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 21 des Abkommens sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens hinsichtlich Flug- und Luftsicherheit getroffen werden –

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Unterzeichnung)

1. Die Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits

(nachfolgend „Abkommen“ genannt) wird hiermit im Namen der Gemeinschaft vorbehaltlich eines Beschlusses des Rates über den Abschluss des Abkommens genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

2. Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen vorbehaltlich seines Abschlusses im Namen der Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Artikel 2 (Vorläufige Anwendung)

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten im Einklang mit dem nationalen Recht ab dem ersten Tag des Monats vorläufig angewandt, der auf das Datum der diplomatischen Note folgt, mit der die letzte Vertragspartei den Abschluss der für diese vorläufige Anwendung erforderlichen Verfahren notifiziert hat.

Artikel 3 (Gemeinsamer Ausschuss)

1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten vertreten.
2. Der von der Gemeinschaft im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretende Standpunkt in Bezug auf Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen und nicht die Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung erfordern, wird von der Kommission festgelegt.
3. In Bezug auf andere Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, wird der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten zu vertretende Standpunkt auf Vorschlag der Kommission vom Rat mit qualifizierter Mehrheit festgelegt.
4. In Bezug auf andere Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, wird der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten zu vertretende Standpunkt auf Vorschlag der Kommission oder der Mitgliedstaaten vom Rat einstimmig festgelegt.
5. Der Standpunkt der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten im Gemeinsamen Ausschuss wird von der Kommission vertreten, es sei denn, es liegt eine ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten vor; in letztgenanntem Fall wird der Standpunkt vom Vorsitz des Rates oder, falls der Rat dies beschließt, von der Kommission vertreten.

Artikel 4 (Streitbeilegung)

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 21 des Abkommens.
2. Die Zurückhaltung von Vorteilen nach Artikel 21 Absatz 7 des Abkommens wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates verfügt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.
3. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen nach Artikel 21 des Abkommens in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem Sonderausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 5 (Unterrichtung der Kommission)

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Voraus über ihre Absicht, nach Artikel 3 des Abkommens eine Genehmigung zugunsten eines Luftfahrtunternehmens Kanadas zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder zu beschränken.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 6 (Flugsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.
3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 7 (Luftsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]*

Vorschlag für einen

Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union

über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz sowie Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit Kanada (nachfolgend „Abkommen“ genannt) ausgehandelt.
- (2) Das Abkommen wurde am ... unterzeichnet.
- (3) Das Abkommen sollte von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten genehmigt werden.
- (4) Es müssen Verfahrensregeln für Entscheidungen über die Art und Weise getroffen werden, in der das Abkommen erforderlichenfalls zu kündigen ist. Ferner müssen Verfahrensregeln für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem laut Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und am Schiedsverfahren gemäß Artikel 21 des Abkommens sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens hinsichtlich Flug- und Luftsicherheit getroffen werden –

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Genehmigung)

1. Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits wird hiermit im Namen der

Gemeinschaft genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

2. Nach Abschluss seiner internen Verfahren für das Inkrafttreten des Abkommens übermittelt jeder Mitgliedstaat dem Sekretariat des Rates die in Artikel 23 Absatz 1 des Abkommens vorgesehene diplomatische Note.
3. Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, Kanada die in Artikel 23 Absatz 1 des Abkommens vorgesehenen diplomatischen Noten im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Artikel 2 (Kündigung)

Ein Beschluss über die Kündigung des Abkommens und eine entsprechende Unterrichtung Kanadas gemäß Artikel 24 des Abkommens sowie ein Beschluss über die Zurückziehung einer solchen Unterrichtung wird vom Rat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten einstimmig auf Vorschlag der Kommission gefasst.

Artikel 3 (Gemeinsamer Ausschuss)

1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten vertreten.
2. Der von der Gemeinschaft im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretende Standpunkt in Bezug auf Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen und nicht die Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung erfordern, wird von der Kommission festgelegt.
3. In Bezug auf andere Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, wird der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten zu vertretende Standpunkt auf Vorschlag der Kommission vom Rat mit qualifizierter Mehrheit festgelegt.
4. In Bezug auf andere Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, wird der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten zu vertretende Standpunkt auf Vorschlag der Kommission oder der Mitgliedstaaten vom Rat einstimmig festgelegt.
4. Der Standpunkt der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten im Gemeinsamen Ausschuss wird von der Kommission vertreten, es sei denn, es liegt eine ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten vor; in letzterem Fall wird der Standpunkt vom Vorsitz des Rates oder, falls der Rat dies beschließt, von der Kommission vertreten.

Artikel 4 (Streitbeilegung)

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 21 des Abkommens.
2. Die Zurückhaltung von Vorteilen nach Artikel 21 Absatz 7 des Abkommens wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates verfügt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.
3. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen nach Artikel 21 des Abkommens in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem Sonderausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 5 (Unterrichtung der Kommission)

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Voraus über ihre Absicht, nach Artikel 3 des Abkommens eine Genehmigung zugunsten eines Luftfahrtunternehmens Kanadas zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder zu beschränken.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 6 (Flugsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.
3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 7 (Luftsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

ANLAGE 1

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER REGIERUNG KANADAS
UND
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND IHREN MITGLIEDSTAATEN**

INHALTSVERZEICHNIS

ARTIKEL TITEL

- 1 Überschriften und Begriffsbestimmungen
- 2 Gewährung von Rechten
- 3 Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf
- 4 Investitionen
- 5 Anwendung von Rechtsvorschriften
- 6 Flugsicherheit
- 7 Luftsicherheit
- 8 Zölle, Steuern und Gebühren
- 9 Statistiken
- 10 Verbraucherinteressen
- 11 Verfügbarkeit von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten
- 12 Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten
- 13 Gewerblicher Rahmen
- 14 Wettbewerbsumfeld
- 15 Luftverkehrsmanagement
- 16 Beibehaltung von Bezeichnungen und Genehmigungen
- 17 Gemeinsamer Ausschuss
- 18 Umweltschutz
- 19 Arbeit und Beschäftigung
- 20 Internationale Zusammenarbeit
- 21 Streitbeilegung
- 22 Änderung
- 23 Inkrafttreten und vorläufige Anwendung
- 24 Kündigung
- 25 Registrierung des Abkommens

26 Multilaterale Übereinkommen

27 Beziehung zu anderen Übereinkünften

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN

der Regierung Kanadas

einerseits

UND

der Republik Bulgarien,

dem Königreich Belgien,

der Tschechischen Republik,

dem Königreich Dänemark,

der Bundesrepublik Deutschland,

der Republik Estland,

der Hellenischen Republik,

dem Königreich Spanien,

der Französischen Republik,

Irland,

der Italienischen Republik,

der Republik Zypern,

der Republik Lettland,

der Republik Litauen,

dem Großherzogtum Luxemburg,

der Republik Ungarn,

der Republik Malta,

dem Königreich der Niederlande,

der Republik Österreich,

der Republik Polen,

der Portugiesischen Republik,

Rumänien,

der Republik Slowenien,

der Slowakischen Republik,

der Republik Finnland,

dem Königreich Schweden,

dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland,

Vertragsparteien des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachfolgend die „Mitgliedstaaten“ genannt),

sowie der Europäischen Gemeinschaft

andererseits

Die Regierung Kanadas und die Regierungen der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, sowie die Europäische Gemeinschaft –

von dem Wunsch geleitet, ein Luftverkehrssystem auf der Grundlage des Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen auf dem Markt mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

in dem Bestreben, ihre Interessen im Hinblick auf den Luftverkehr zu fördern,

in Anerkennung der Bedeutung eines effizienten Luftverkehrs für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs und der Investitionstätigkeit,

in dem Bestreben nach einem Ausbau der Luftverkehrsdienste,

in dem Bestreben, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten,

entschlossen, den potenziellen Nutzen der Regulierungszusammenarbeit sowie – soweit praktisch möglich – einer Vereinheitlichung von Regelungen und Konzepten zu ernten;

in Anerkennung der großen potenziellen Vorteile, die aus wettbewerbsorientierten Luftverkehrsdiensten und einer rentablen Luftverkehrsindustrie erwachsen können,

angesichts des Umstands, dass ohne gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen die potenziellen Vorteile ausbleiben könnten, von dem Wunsch geleitet, ein wettbewerbsorientiertes Umfeld für den Luftverkehr zu fördern,

von dem Wunsch geleitet, ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Möglichkeiten zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens zu geben,

von dem Wunsch geleitet, möglichst große Vorteile für die Fluggäste, Versender, Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und deren Beschäftigte sowie mittelbar profitierende Dritte zu erzielen,

unter Bekräftigung der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

unter Verweis auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes und die Förderung eines angemessenen Verbraucherschutzniveaus bei Luftverkehrsdiensten,

unter Verweis auf die Bedeutung von Kapital für die Luftverkehrsbranche zur Weiterentwicklung der Luftverkehrsdienste,

von dem Wunsch geleitet, in Ergänzung zu dem genannten ICAO-Abkommen ein Luftverkehrsabkommen zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1

Überschriften und Begriffsbestimmungen

1. Die Überschriften in diesem Abkommen dienen nur zur Bezugnahme.
2. Für die Zwecke dieses Abkommens gelten, soweit nicht anders bestimmt, folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) „Luftfahrtbehörden“: von den Vertragsparteien zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen genannten Aufgaben befugte Behörden oder Personen;
 - b) „Luftverkehrsdienste“: Linienluftverkehrsdienste auf den in diesem Abkommen genannten Strecken zur getrennten oder gemeinsamen Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post;
 - c) „Abkommen“: das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle Änderungen des Abkommens oder seiner Anhänge;
 - d) „Luftfahrtunternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen mit Bezeichnung und Genehmigung nach Artikel 3 dieses Abkommens;
 - e) „Vertragspartei“: Kanada oder die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, gemeinsam oder einzeln;
 - f) „ICAO-Abkommen“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich der gemäß Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge sowie Änderungen dieser Anhänge oder des ICAO-Abkommens gemäß Artikel 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen wurden;
 - g) „Gebiet“: im Falle Kanadas dessen Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer nach Maßgabe kanadischen Rechts einschließlich des Luftraumes über diesen Flächen; im Falle der Europäischen Gemeinschaft die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet, einschließlich des Luftraumes über diesen Flächen; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaft, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten galten, gemäß der im September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar.

ARTIKEL 2

Gewährung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:
 - a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen,
 - b) das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
 - c) in dem durch dieses Abkommen erlaubten Umfang das Recht, in ihrem Gebiet auf den in diesem Abkommen genannten Strecken zum gemeinsamen oder getrennten Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, zu landen;
 - d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.
2. Daneben gewährt jede Vertragspartei der jeweils anderen Vertragspartei für andere als die in Artikel 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) genannte Luftfahrtunternehmen die in Absatz 1 Buchstaben a und b dieses Artikels genannten Rechte.

ARTIKEL 3

Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf

1. Die Vertragsparteien erkennen die von der jeweils anderen Vertragspartei ausgestellten Zulassungen oder sonstigen Genehmigungen zur Durchführung von Luftverkehrsdielen im Rahmen dieses Abkommens als Bezeichnung nach diesem Abkommen an. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, die Zulassungen oder sonstige Genehmigungen ausgestellt haben, überprüfen auf Ersuchen der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei den Status dieser Zulassungen oder Genehmigungen.
2. Erhält eine Vertragspartei Anträge von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in der vorgeschriebenen Form und Weise, so gewährt sie diesem Luftfahrtunternehmen entsprechend ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften die beantragten Genehmigungen und Erlaubnisse zum Betrieb der Luftverkehrsdielen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, sofern
 - a) das betreffende Luftfahrtunternehmen nach den üblicherweise von den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Genehmigungen und Erlaubnisse erteilt, angewandten Rechts- und Verwaltungsvorschriften die notwendigen Voraussetzungen erfüllt;

- b) das betreffende Luftfahrtunternehmen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Vertragspartei, welche die Genehmigungen und Erlaubnisse erteilt;
 - c) vorbehaltlich der Bestimmungen von Anhang 2 im Falle kanadischer Luftfahrtunternehmen die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen einer der Vertragsparteien liegt und wenn das Luftfahrtunternehmen als kanadisches Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in Kanada hat; im Falle von Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaates die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen einer der Vertragsparteien, Island, Liechtenstein, Norwegen oder der Schweiz liegt und wenn das Luftfahrtunternehmen als Gemeinschaftsluftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat;
 - d) das Luftfahrtunternehmen ansonsten seinen Verkehrsbetrieb im Einklang mit den Bedingungen dieses Abkommens durchführt.
3. Eine Vertragspartei kann die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Genehmigungen oder Erlaubnisse verweigern und die Betriebsgenehmigungen oder -erlaubnisse widerrufen, aussetzen, mit Bedingungen verknüpfen oder beschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragsparteien anderweitig aussetzen oder beschränken, falls diese gegen die Bestimmungen von Absatz 2 verstößen oder, gemäß Artikel 14 Absatz 5 (Wettbewerbsumfeld), falls eine Vertragspartei festgestellt hat, dass die Bedingungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei kein faires und wettbewerbsorientiertes Umfeld darstellen und erhebliche Benachteiligungen oder Beeinträchtigungen ihrer eigenen Luftfahrtunternehmen zur Folge haben.
4. Die in Absatz 3 genannten Rechte werden erst im Anschluss an Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss wahrgenommen, sofern nicht zur Verhinderung eines Verstoßes gegen die in Absatz 2 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften unverzügliche Maßnahmen notwendig sind oder die Flug- und Luftsicherheit Maßnahmen gemäß den Bestimmungen von Artikel 6 (Flugsicherheit) und Artikel 7 (Luftsicherheit) erfordert.

ARTIKEL 4

Investitionen

Jede Vertragspartei erlaubt Staatsangehörigen Kanadas oder eines Mitgliedstaats vorbehaltlich der Bestimmungen in Anhang 2 vollständige Eigentümerschaft an ihrem Luftfahrtunternehmen.

ARTIKEL 5

Anwendung von Rechtsvorschriften

Jede Vertragspartei fordert die Einhaltung

- a) ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften und -verfahren in Bezug auf den Einflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr Gebiet, deren Aufenthalt darin oder Ausflug aus demselben oder in Bezug auf den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge durch Luftfahrtunternehmen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des besagten Gebietes;
- b) ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften und -verfahren in Bezug auf den Einflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht, einschließlich Post, in ihr Gebiet, den Aufenthalt darin oder Ausflug aus demselben (z. B. Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Transit, Luftsicherheit, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne) durch Luftfahrtunternehmen und durch oder für Fluggäste, Besatzungen oder Fracht, einschließlich Post, beim Transit, Ein- oder Ausflug und innerhalb des besagten Gebietes. Bei der Anwendung dieser Rechts- und Verwaltungsvorschriften stellt jede Vertragspartei unter vergleichbaren Umständen Luftfahrtunternehmen nicht schlechter als ihre eigenen oder andere Luftfahrtunternehmen, die ähnliche internationale Luftverkehrsdienssten erbringen.

ARTIKEL 6

Flugsicherheit

1. Die Vertragsparteien bekräftigen die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit. In diesem Zusammenhang nehmen die Vertragsparteien eine weitergehende Zusammenarbeit auf, u. a auch in Bezug auf den Flugbetrieb, um insbesondere den Austausch von Informationen mit potentiellen Auswirkungen auf die Sicherheit des internationalen Luftverkehrs, die Beteiligung an den Überwachungstätigkeiten der jeweils anderen Vertragspartei oder die Durchführung gemeinsamer Überwachungstätigkeiten auf dem Gebiet der Flugsicherheit und die Entwicklung gemeinsamer Projekte und Initiativen – auch mit Drittstaaten – zu ermöglichen. Soweit die in diesem Abkommen geregelten Angelegenheiten betroffen sind, wird diese Zusammenarbeit im Rahmen des [am XXX in Kraft getretenen] *Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt* entwickelt.
2. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Zulassungen, die von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, soweit dieses derartige Bestimmungen enthält, erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zum Zwecke des Erbringens der Luftverkehrsdienste als gültig anerkannt, sofern diese Zeugnisse oder Zulassungen mindestens im Einklang mit den nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Standards erteilt worden sind.
3. Falls die Vorrechte oder Bedingungen der in Absatz 2 genannten Zulassungen oder Zeugnisse, die einer Person oder einem Luftfahrtunternehmen oder in Bezug auf ein beim Betrieb der Luftverkehrsdienste eingesetztes Luftfahrzeug von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei erteilt wurden, abweichende Standards erlauben sollten, die unter den nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindeststandards liegen und bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert wurden, oder falls diese Luftfahrtbehörden höhere oder andere als die nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Standards anwenden sollten, so kann die andere Vertragspartei gemäß Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss) dieses Abkommens Konsultationen zwischen den Vertragsparteien zur Klärung der fraglichen Praxis verlangen. Die Luftfahrtbehörden erkennen die von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei oder gemäß dem *Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt*, soweit dieses Bestimmungen zur gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen und Genehmigungen enthält, als gültig anerkannten Zeugnisse und Genehmigungen im Sinne einer Regelung der gegenseitigen Anerkennung der jeweiligen Zeugnisse und Genehmigungen weiterhin an, bis die Konsultationen zu einer Einigung geführt haben.
4. Die Vertragsparteien bemühen sich entsprechend geltendem Recht und im Rahmen des am XXX in X unterzeichneten *Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt* um die Verwirklichung der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen und Zulassungen.

5. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können jederzeit Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei über die von diesen Luftfahrtbehörden vorgegebenen und angewandten Sicherheitsstandards und -anforderungen verlangen. Stellen die ersuchenden Luftfahrtbehörden nach solchen Konsultationen fest, dass die anderen Luftfahrtbehörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen anwenden und vorgeben, die – sofern nichts anderes beschlossen wurde – wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt werden können, so werden diesen Luftfahrtbehörden diese Feststellungen und die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden. Versäumen es diese Luftfahrtbehörden, innerhalb fünfzehn (15) Tagen oder gegebenenfalls eines anderen festgelegten Zeitraumes entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, so stellt dies für die ersuchenden Luftfahrtbehörden einen hinreichenden Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens, das der Sicherheitsaufsicht der anderen Vertragspartei unterliegt, anderweitig auszusetzen oder einzuschränken.
6. Jede Vertragspartei akzeptiert, dass die von einer Vertragspartei oder in deren Namen betriebenen Luftfahrzeuge im Gebiet der anderen Vertragspartei einer Kontrolle (Vorfeldinspektion) durch deren Luftfahrtbehörden unterzogen werden können, um die Gültigkeit der einschlägigen Unterlagen zum Luftfahrzeug und seiner Besatzung sowie den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen, sofern diese Kontrolle keine unverhältnismäßige Verzögerung des Luftfahrzeugbetriebs verursacht.
7. Stellen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nach Vornahme einer Vorfeldinspektion fest, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den gemäß dem Abkommen dann geltenden Mindeststandards entspricht oder die gemäß dem Abkommen dann geltenden Sicherheitsstandards und -anforderungen in unzureichender Weise vorgegeben und angewandt werden, so unterrichten diese Luftfahrtbehörden die für die Sicherheitsaufsicht des Luftfahrtunternehmens, das das betreffende Luftfahrzeug betreibt, zuständigen Luftfahrtbehörden über ihre Feststellungen und die zur Einhaltung der Mindeststandards für notwendig erachteten Schritte. Werden nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen geeignete Maßnahmen zur Behebung dieses Mangels getroffen, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb des betreffenden Luftfahrtunternehmens anderweitig auszusetzen oder einzuschränken. In gleicher Weise kann verfahren werden, falls der Zugang zur Vorfeldinspektion verweigert wird.
8. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei sind berechtigt, unverzüglich Maßnahmen zu treffen und namentlich die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn sie zu dem Schluss kommen, dass dies angesichts einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit notwendig ist. Sofern dies praktisch möglich ist, bemüht sich die Maßnahmen treffende Vertragspartei, die andere Vertragspartei im Voraus zu konsultieren.

9. Sämtliche Maßnahmen, die von Luftfahrtbehörden gemäß den Absätzen 5, 7 oder 8 getroffen werden, sind einzustellen, sobald die Grundlage für die betreffenden Maßnahmen nicht mehr besteht.

ARTIKEL 7

Luftsicherheit

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.
2. Ohne Einschränkung der Allgemeingültigkeit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere auf Grundlage der Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens, unterzeichnet am 1. März 1991 in Montreal, sowie jedes anderen multilateralen Übereinkommens über die Luftsicherheit, das für die Vertragsparteien verbindlich ist.
3. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Eingriffe in die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
4. Die Vertragsparteien handeln entsprechend den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Luftsicherheitsvorschriften für die Vertragsparteien gelten; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, sowie Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln. Dementsprechend unterrichten die Vertragsparteien einander über alle Unterschiede zwischen ihren Vorschriften und Verfahrensweisen und den Sicherheitsstandards der in diesem Absatz genannten Anhänge, falls diese Unterschiede die Standards übertreffen oder ergänzen und für die Betreiber der anderen Vertragspartei relevant sind. Die Vertragsparteien können jederzeit Konsultationen zur Erörterung etwaiger derartiger Unterschiede mit der anderen Vertragspartei verlangen, die ohne unverhältnismäßige Verzögerung durchzuführen sind.

5. Die Vertragsparteien vereinbaren unter umfassender Berücksichtigung und gegenseitiger Achtung der staatlichen Souveränität, dass von den betreffenden Luftfahrzeugbetreibern die Einhaltung der in Absatz 4 genannten Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Gebiet, den Aufenthalt darin oder den Ausflug aus demselben verlangt werden kann. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass auf ihrem Gebiet in wirksamer Weise angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchführung von Sicherheitskontrollen von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht, Post und Bordvorräten vor dem Einstiegen und Beladen ergriffen werden.
6. Die Vertragsparteien vereinbaren, auf die gegenseitige Anerkennung der Luftsicherheitsstandards der jeweils anderen Vertragspartei und enge Zusammenarbeit bei Qualitätssicherungsmaßnahmen hinzuwirken. Daneben vereinbaren die Vertragsparteien, soweit zweckmäßig und auf der Grundlage von jeweils separat von ihnen zu fassenden Beschlüssen, die Voraussetzungen für die Verwirklichung der einmaligen Sicherheitskontrolle („one-stop security“) für Flüge zwischen den Gebieten der Vertragsparteien zu schaffen, d. h. die Ausnahme von Transfer-Fluggästen, -Gepäck und/oder -Fracht von einer erneuten Kontrolle. Zu diesem Zweck treffen sie Verwaltungsvereinbarungen, die Konsultationen im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses über bestehende oder geplante Luftsicherheitsmaßnahmen sowie Zusammenarbeit und Informationsaustausch im Bereich der von den Vertragsparteien durchgeführten Qualitätssicherungsmaßnahmen ermöglichen. Die Vertragsparteien konsultieren einander zu geplanten Sicherheitsmaßnahmen, die für die im Gebiet der anderen Vertragspartei dieser Verwaltungsvereinbarungen niedergelassenen Betreiber von Bedeutung sind.
7. Jede Vertragspartei kommt jedem Ersuchen der anderen Vertragspartei um Durchführung angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung soweit praktisch möglich nach.
8. Die Vertragsparteien vereinbaren eine Zusammenarbeit bei den von ihnen auf dem Gebiet einer Vertragspartei vorgenommenen Inspektionen durch die Einrichtung geeigneter Mechanismen und namentlich Verwaltungsvereinbarungen über den gegenseitigen Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Inspektionen. Die Vertragsparteien vereinbaren die wohlwollende Prüfung von Ersuchen
 - a) um Teilnahme als Beobachter an den von der jeweils anderen Vertragspartei unternommenen Sicherheitsinspektionen oder
 - b) um die gegebenenfalls gemeinsame Durchführung einer Untersuchung im Gebiet der anderen Vertragspartei zu den von Luftfahrzeugbetreibern in Bezug auf Flüge aus dem Gebiet oder in das Gebiet einer Vertragspartei getroffenen Sicherheitsmaßnahmen.
9. Falls eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeugs oder sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen erfolgen oder zu erfolgen drohen, unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung

der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

10. Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden Konsultationen verlangen. Die Konsultationen werden innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines entsprechenden Ersuchens aufgenommen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies für die Vertragspartei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dafür dar, Maßnahmen zu treffen, um die Genehmigungen für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies rechtfertigt oder zum Vermeiden einer weiteren Nichteinhaltung der Bestimmungen dieses Artikels kann die Vertragspartei, die annimmt, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, jederzeit angemessene vorläufige Maßnahmen treffen.
11. Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige wirtschaftliche und betriebliche Auswirkungen auf die Erbringung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens bewerten und, soweit rechtliche Zwänge dies nicht unmöglich machen, derartigen Faktoren Rechnung tragen, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

ARTIKEL 8

Zölle, Steuern und Gebühren

1. Jede Vertragspartei gewährt in dem nach ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften maximal möglichen Umfang und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für ihre im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge, deren übliche Ausrüstungsgegenstände, Bodengerät, Treibstoffe, Schmierstoffe, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Produkte wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) sowie andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände eine Befreiung von sämtlichen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von den Vertragsparteien erhoben werden und nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.
2. Daneben gewähren die Vertragsparteien in dem nach ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften maximal möglichen Umfang und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Befreiung von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen,

Gebühren und Abgaben, mit Ausnahme der auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren, für:

- a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Unternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden,
 - b) Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden, sowie Computeranlagen und -komponenten für die Fluggast- oder Frachtabfertigung oder Sicherheitskontrollen,
 - c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden sollen, sowie
 - d) Drucksachen, z. B. Flugscheine, Flugscheinumschläge, Luftfrachtbriefe und sonstiges zugehöriges, kostenlos vom Luftfahrtunternehmen verteiltes Werbematerial.
3. Die Bordausrustung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei behalten werden, dürfen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall müssen sie eventuell bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Entsorgung im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.
 4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Unternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.
 5. Die in den jeweiligen Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Kanada enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

ARTIKEL 9

Statistiken

1. Die Vertragsparteien übermitteln einander die aufgrund der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften notwendigen Statistiken sowie auf Wunsch andere vorliegende statistische Informationen, die nach vernünftigem Ermessen zur Überprüfung des Luftverkehrsbetriebs angefordert werden können.
2. Die Vertragsparteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 17 zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung von Luftverkehrsdienssten zu erleichtern.

ARTIKEL 10

Verbraucherinteressen

1. Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen; gegebenenfalls fordern sie Luftfahrtunternehmen ohne Diskriminierung auf, vertretbare und angemessene Maßnahmen beispielsweise unter anderem in Bezug auf folgende Fragen zu treffen:
 - a) notwendige Schutzvorkehrungen bei Vorauszahlungen an Luftfahrtunternehmen;
 - b) Initiativen zur Entschädigung bei Nichtbeförderung;
 - c) Rückerstattungen an Fluggäste;
 - d) Offenlegung der Identität des Luftfahrtunternehmens, das ein Luftfahrzeug tatsächlich betreibt;
 - e) finanzielle Solidität der eigenen Luftfahrtunternehmen;
 - f) Haftpflichtversicherung für von Fluggästen erlittene Personenschäden sowie
 - g) Maßnahmen zur Gewährleistung des Zugangs.
2. Die Vertragsparteien erstreben eine gegenseitige Konsultation im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 17 über Fragen des Verbraucherinteresses und ihre diesbezüglich geplanten Maßnahmen, um nach Möglichkeit miteinander zu vereinbarende Konzepte zu entwickeln.

ARTIKEL 11

Verfügbarkeit von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten

1. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass Flughäfen, Flugrouten, Flugverkehrskontrolldienste und Flugnavigationsdienste, Luftsicherheit und Bodenabfertigung sowie sonstige auf ihrem Gebiet bereitgestellte zugehörige Einrichtungen und Dienste ohne Diskriminierung zur Nutzung durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stehen, wenn Nutzungsvereinbarungen getroffen werden.
2. Die Vertragsparteien treffen im größtmöglichen Umfang alle nach vernünftigem Ermessen notwendigen Maßnahmen, um vorbehaltlich rechtlicher, betrieblicher und materieller Zwänge sowie auf der Grundlage von Fairness, Chancengleichheit und Transparenz im Hinblick auf die Verfahren zur Erlangung von Zugang wirksamen Zugang zu Einrichtungen und Diensten zu gewährleisten.
3. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass ihre Verfahren, Leitlinien und Verordnungen zur Verwaltung von Zeitischen für Flughäfen auf ihrem Gebiet transparent, wirksam und ohne Diskriminierung angewandt werden.
4. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei gegen diesen Artikel verstößt, so kann sie diese von ihren Feststellungen unterrichten und Konsultationen gemäß Artikel 17 Absatz 4 (Gemeinsamer Ausschuss) verlangen.

ARTIKEL 12

Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten

1. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flugnavigationsdiensten und Flugverkehrskontrolldiensten erheben können, gerecht, angemessen, kostenbezogen und nicht ungerechtfertigt diskriminierend sind. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.
2. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten erheben können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Diese Gebühren können sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Benutzungsgebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. Die Bedingungen für diese Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

3. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen oder ihren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen; sie ruft die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane auf, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ruft die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden auf, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, den von den Benutzern geäußerten Meinungen Rechnung zu tragen, bevor Änderungen vorgenommen werden.
4. In Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 21 (Streitbeilegung) wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn,
 - a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder
 - b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

ARTIKEL 13

Gewerblicher Rahmen

1. Jede Vertragspartei räumt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei faire und gleiche Möglichkeiten zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens ein.

Kapazität

2. Jede Vertragspartei erlaubt, dass jedes Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Frequenz und Kapazität der von im gemäß diesem Abkommen angebotenen Luftverkehrsdienste auf Grund seiner marktbezogenen kommerziellen Überlegungen festlegt. Die Vertragsparteien begrenzen nicht einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge, noch verlangen sie die Vorlage von Flugplänen, Charterflugprogrammen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, es sei denn, dies ist aus technischen oder betrieblichen Gründen oder ökologischen Gründen (lokale Luftqualität und Lärmbelastung) erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Einklang mit Artikel 15 des ICAO-Abkommens anzuwenden sind.

Codesharing

3.
 - a) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann unter Einhaltung der regulatorischen Anforderungen, die von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Maßnahmen dieser Art üblicherweise angewandt werden, Kooperationsvereinbarungen für die nachfolgend aufgeführten Zwecke eingehen:
 - i) Durchführung der Luftverkehrsdiene auf den angegebenen Strecken mittels Codesharing (d. h. Beförderung unter eigener Flugnummer) mit Flügen jedes Luftfahrtunternehmens Kanadas oder eines Mitgliedstaats und/oder eines Drittstaats und/oder Beförderungsleistungen eines Land- oder Seeverkehrsunternehmens eines beliebigen Staates; und/oder
 - ii) Beförderungen unter der Flugnummer eines beliebigen anderen Luftfahrtunternehmens, das die Erlaubnis der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei hat, Verkehrsdiene mit Flügen, die von einem beliebigen Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei durchgeführt werden, unter seiner eigenen Flugnummer anzubieten.
 - b) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von allen an Codesharing-Vereinbarungen beteiligten Luftfahrtunternehmen verlangen, dass sie über die entsprechende Genehmigung für die betreffende Flugroute verfügen.
 - c) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei verweigern die Genehmigung für Codesharing-Dienste nach Absatz 3 Buchstabe a Ziffer i nicht mit der Begründung, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das betreffende Luftfahrzeug betreibt, kein Recht zur Durchführung von Beförderungen unter der Flugnummer anderer Luftfahrtunternehmen hat.
 - d) Die Luftverkehrsbehörden der Vertragsparteien verpflichten alle an solchen Codesharing-Vereinbarungen beteiligten Luftfahrtunternehmen, sicherzustellen, dass sämtliche Fluggäste über die Identität des Betreibers und die Art der Beförderung auf jedem Reiseabschnitt unterrichtet sind.

Bodenabfertigung

4. Jede Vertragspartei erlaubt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei beim Luftverkehrsbetrieb auf ihrem Gebiet
 - a) auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die Durchführung ihrer eigenen Bodenabfertigung sowie nach Wahl die Inanspruchnahme von Bodenabfertigungsdiensten, die vollständig oder teilweise von einem Dienstleister erbracht werden, der von ihren zuständigen Behörden zur Erbringung diese Dienste ermächtigt wurde, sowie
 - b) die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für andere, am gleichen Flughafen tätige Luftfahrtunternehmen, sofern die entsprechende Genehmigung vorliegt und die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften eingehalten werden.
5. Die Ausübung der in Absatz 4 Buchstaben a und b genannten Rechte unterliegt lediglich physischen oder betrieblichen Einschränkungen, die sich vorwiegend aus Gründen der Luft- und Flugsicherheit am Flughafen ergeben. Etwaige

Einschränkungen gelten einheitlich und mit Bedingungen, die nicht ungünstiger sein dürfen als die günstigsten Bedingungen für ein anderes Luftfahrtunternehmen eines beliebigen Staates, das bei Auferlegung der Einschränkungen vergleichbare internationale Luftverkehrsdienste erbringt.

Vertreter von Luftfahrtunternehmen

6. Jede Vertragspartei erlaubt
 - a) den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, die für die Erbringung ihrer Luftverkehrsdienste erforderlichen Vertreter und Mitarbeiter in den Bereichen Management, Vertrieb, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen,
 - b) die Deckung dieses Personalbedarfs nach Wahl der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei mit eigenen Mitarbeitern oder durch Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation oder Gesellschaft oder eines auf ihrem Gebiet tätigen Luftfahrtunternehmens, das ermächtigt ist, anderen Luftfahrtunternehmen diese Dienste zu erbringen, sowie
 - c) den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Gebiet Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Vertrieb von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten.
7. Jede Vertragspartei unterstellt die Vertreter und Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Entsprechend diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften
 - a) gewährt jede Vertragspartei möglichst unverzüglich die nötigen Arbeitserlaubnisse, Besuchervisa oder ähnliche Dokumente für die in Absatz 6 genannten Vertreter und Mitarbeiter;
 - b) erleichtert und beschleunigt jede Vertragspartei die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die bestimmte zeitweilige Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt.

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

8. Jede Vertragspartei erlaubt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei
 - a) den Vertrieb von Luftverkehrsdiensten, entweder direkt oder nach Wahl der Luftfahrtunternehmen über Agenturen, und zwar mit Bezahlung in Landeswährung oder nach Wahl der Luftfahrtunternehmen in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten, wobei jede beliebige Person diese Verkehrsdienste mit den von den betreffenden Luftfahrtunternehmen akzeptierten Währungen erwerben kann;
 - b) vor Ort anfallende Ausgaben, etwa für Treibstoff, auf ihrem Gebiet in Landeswährung oder nach dem Ermessen der Luftfahrtunternehmen in frei konvertierbaren Währungen zu bezahlen;

- c) die im normalen Geschäftsbetrieb eingenommenen Mittel umzurechnen und ins Ausland zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung werden ohne Einschränkung oder Verzögerung zu den zum Zeitpunkt des Überweisungsauftrags am Devisenmarkt für laufende Zahlungen geltenden Kursen ermöglicht und unterliegen, abgesehen von den für derartige Transaktionen üblicherweise erhobenen Bankgebühren, keinerlei Gebühren.

Multimodale Verkehrsdienste

9. Jede Vertragspartei erlaubt Luftfahrtunternehmen, die
 - a) kombinierte Fluggast-/Frachtdienste erbringen, die Nutzung von Land- oder Seeverkehrsdiensten in Verbindung mit den Luftverkehrsdiensten. Diese Verkehrsdienste können von den Luftfahrtunternehmen entweder selbst oder im Rahmen von Vereinbarungen mit Land- oder Seeverkehrsunternehmen erbracht werden;
 - b) Frachtdienste betreiben, in Verbindung mit den Luftverkehrsdiensten ohne Einschränkung die Nutzung jedes Verkehrsmittels zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern; dies beinhaltet die Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen, sowie gegebenenfalls das Recht, Fracht unter Zollverschluss gemäß den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu befördern; sie gewähren für Fracht, gleichviel, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie ihren Land- oder Seefrachtverkehr nach Maßgabe der dafür geltenden nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften selbst durchführen oder ob sie ihn im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, beispielsweise auch im Zuge der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch Luftfahrtunternehmen eines beliebigen anderen Landes;
 - c) verkehrsträgerübergreifende Dienste erbringen, zu einem einzigen durchgehenden Preis die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam anzubieten, sofern die Fluggäste und Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Preisgestaltung

10. Die Vertragsparteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung auf der Grundlage freien und lauter Wettbewerbs.
11. Sie verlangen nicht die Meldung der Preise an die Luftfahrtbehörden.
12. Die Luftfahrtbehörden können untereinander neben anderen Fragen beispielsweise erörtern, welche Preise ungerechtfertigt, unangemessen oder diskriminierend sind.

Computergesteuerte Buchungssysteme

13. Die Vertragsparteien wenden auf den Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme in ihren Gebieten ihre jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in fairer Weise und ohne Diskriminierung an.

Franchise- und Branding-Vereinbarungen

14. Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Luftverkehrsdiene im Rahmen dieses Abkommens nach Maßgabe von Franchise- oder Markenvereinbarungen („Branding“) mit Gesellschaften, einschließlich Luftfahrtunternehmen, zu schließen, sofern die Luftfahrtunternehmen, welche die Luftverkehrsdiene erbringen, über die entsprechende Genehmigung für die betreffende Flugroute verfügen, die Anforderungen der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erfüllt sind und die Genehmigung der Luftfahrtbehörden vorliegt.

„Wet Leasing“

15. Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Luftverkehrsdiene im Rahmen dieses Abkommens mit Genehmigung der Luftfahrtbehörden unter Verwendung von Luftfahrzeugen und Flugbesatzungen anderer Luftverkehrsunternehmen, auch aus anderen Staaten, zu erbringen, sofern das Luftfahrtunternehmen, das die Luftverkehrsdiene erbringt, und der Luftfahrzeugbetreiber über die entsprechenden Genehmigungen verfügen. Für die Zwecke dieses Absatzes müssen die Luftfahrtunternehmen, welche die betreffenden Luftfahrzeuge betreiben, nicht über Genehmigungen für die entsprechenden Flugrouten verfügen.

Charterflüge und Bedarfsflugverkehr

16. Die Bestimmungen der Artikel 4 (Investitionen), 5 (Anwendung von Rechtsvorschriften), 6 (Flugsicherheit), 7 (Luftsicherheit), 8 (Zölle, Steuern und Gebühren), 9 (Statistiken), 10 (Verbraucherinteressen), 11 (Verfügbarkeit von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten), 12 (Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten), 13 (Gewerblicher Rahmen), 14 (Wettbewerbsfeld), 15 (Luftverkehrsmanagement), 17 (Gemeinsamer Ausschuss) und 18 (Umwelt) dieses Abkommens gelten auch für Charterflüge und den Bedarfsflugverkehr einer Vertragspartei in das Gebiet oder aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei.
17. Wenn die Vertragsparteien den Anträgen von Luftfahrtunternehmen auf Genehmigung von Charterflügen und sonstigem Bedarfsflugverkehr stattgeben, tragen sie dafür Sorge, dass die verfahrensbedingten Verzögerungen sich auf ein Minimum beschränken.

ARTIKEL 14

Wettbewerbsfeld

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit einheitlichen und fairen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von

Luftverkehrsdiensten zu schaffen. Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein lauterer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage betrieben und nicht staatlich subventioniert werden. Sie erkennen an, dass beispielsweise die Bedingungen der Privatisierung von Luftfahrtunternehmen, die Abschaffung wettbewerbsverzerrender Subventionen, der einheitliche und diskriminierungsfreie Zugang zu Flughäfen und zugehörigen Einrichtungen und Diensten sowie computergestützten Reservierungssystemen zentrale Faktoren für die Verwirklichung eines Umfelds mit einheitlichen und fairen Wettbewerbsbedingungen sind.

2. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Umstände vorliegen, die das Umfeld einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen und die Erbringung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens durch ihre Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, so kann sie der anderen Vertragspartei Bemerkungen übermitteln. Sie kann ferner gemäß Artikel 17 des Abkommens eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen. Die Vertragsparteien akzeptieren, dass das Ausmaß der Beeinträchtigung der in diesem Abkommen in Bezug auf das Wettbewerbsumfeld festgelegten Ziele durch Subventionen oder andere Eingriffe ein legitimes Thema für Erörterungen im Gemeinsamen Ausschuss ist.
3. Nach diesem Artikel könnten unter anderem beispielsweise folgende Fragen angesprochen werden: Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Bürgschaften, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder -befreiungen sowie Konkurrenzschutz oder -versicherung seitens staatlicher Stellen. Eine Vertragspartei kann sich unter Beachtung von Absatz 4 nach Unterrichtung der anderen Vertragspartei an die zuständigen Behörden, etwa auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, um Angelegenheiten, die Gegenstand dieses Artikels sind, zu erörtern.
4. Die Vertragsparteien würdigen die Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen Wettbewerbsbehörden, die in dem am 17. Juni 1999 in Kraft getretenen „Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und den Europäischen Gemeinschaften über die Anwendung ihres Wettbewerbsrechts“ offiziellen Niederschlag fand.
5. Ist eine Vertragspartei nach den Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss der Auffassung, dass die in Absatz 3 genannten Umstände fortbestehen und wahrscheinlich zu erheblichen Benachteiligungen oder Beeinträchtigungen ihres/ihrer Luftfahrtunternehmen(s) führt, so kann sie Maßnahmen treffen. Diese Maßnahmen können von jeder Vertragspartei entweder nach Festlegung der entsprechenden Verfahren und Kriterien durch den Gemeinsamen Ausschuss oder ein Jahr nach dem Verfügbarwerden der Rechte im Rahmen dieses Abkommens getroffen werden, je nach dem, welcher Fall eher eintritt. Die gemäß diesem Absatz getroffenen Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich in Bezug auf den Umfang und die Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie sind ausschließlich auf den Nutznießer der in Absatz 3 genannten Umstände ausgerichtet und präjudizieren nicht das Recht der Vertragsparteien, Maßnahmen gemäß Artikel 21 (Streitbeilegung) zu treffen.

ARTIKEL 15

Luftverkehrsmanagement

Die Vertragsparteien vereinbaren Zusammenarbeit bei der Sicherheitsaufsicht und in Fragen des Luftverkehrsmanagements mit dem Ziel, die Gesamteffizienz zu optimieren, die Kosten zu verringern und die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Systeme zu steigern. Die Vertragsparteien rufen ihre Anbieter von Flugnavigationsdiensten zur Fortsetzung der Zusammenarbeit im Bereich der Interoperabilität auf, um die Integration der Systeme beider Seiten nach Möglichkeit voranzutreiben, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern und, soweit zweckmäßig, Informationen auszutauschen.

ARTIKEL 16

Beibehaltung von Bezeichnungen und Genehmigungen

1. Jedes Luftfahrtunternehmen Kanadas oder eines Mitgliedstaats, das derzeit von seiner Regierung im Rahmen eines durch dieses Abkommen ersetzen Luftverkehrsabkommens mit Kanada bezeichnet ist, gilt als zum Betrieb von Luftverkehrsdienssten bezeichnetes Luftfahrtunternehmen.
2. Jedes Luftfahrtunternehmen Kanadas oder eines Mitgliedstaats, das eine von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ausgestellte und am Tage des Inkrafttretens dieses Abkommens gültige Zulassung oder Genehmigung zum Betrieb von Luftverkehrsdienssten innehalt, behält bis zur Ausstellung etwaiger neuer oder geänderter Zulassungen oder Genehmigungen sämtliche durch die besagte Zulassung oder Genehmigung verliehenen Rechte und gilt als Träger des Rechts zum Betrieb von Luftverkehrsdienssten gemäß diesem Abkommen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels verhindert, dass ein nicht in Absatz 1 oder 2 genanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei die Bezeichnung oder Genehmigung zum Betrieb von Luftverkehrsdienssten erhält.

ARTIKEL 17

Gemeinsamer Ausschuss

1. Es wird ein Ausschuss mit Vertretern der Vertragsparteien (nachfolgend „Gemeinsamer Ausschuss“ genannt) eingerichtet.
2. Der Gemeinsame Ausschuss ermittelt und erleichtert Kontakte zwischen den Luftfahrtbehörden und anderen zuständigen Behörden in den unter dieses Abkommen fallenden Angelegenheiten.
3. Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Vertragspartei kann die Durchführung einer Sitzung verlangen.
4. Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu erörtern und von der anderen Vertragspartei vorgebrachte Probleme zu lösen. Diese Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Ersuchens, soweit von den Vertragsparteien nicht anders beschlossen.
5. Der Gemeinsame Ausschuss fasst Beschlüsse zu den in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehenen Fragen.
6. Der Gemeinsame Ausschuss fördert die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien und kann sich mit jeder Angelegenheit befassen, die die Anwendung oder Durchführung dieses Abkommens betrifft, und zwar beispielsweise unter anderem:

- a) Überprüfung der Marktbedingungen für die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens;
 - b) Austausch von für dieses Abkommen relevanten Informationen, z. B. über Änderungen der nationalen Rechtslage oder Politik;
 - c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen zu dessen Änderung;
 - d) Empfehlungen in Bezug auf Bedingungen, Verfahren und Änderungen, die notwendig sind, damit neue Mitgliedstaaten der Europäischen Union Vertragsparteien dieses Abkommens werden können;
 - e) Erörterung von Fragen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle sowie Bestätigung des Vorliegens der Voraussetzungen für die fortschreitende Gewährung von Verkehrsrechten gemäß Anhang 2.
7. Der Gemeinsame Ausschuss trägt für die Entwicklung der Zusammenarbeit und die Förderung des Austauschs über neue Rechtsetzungs- oder Regelungsinitiativen auf Sachverständigenebene Sorge.
8. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.
9. Entscheidungen des Gemeinsamen Ausschusses werden einvernehmlich getroffen.

ARTIKEL 18

Umweltschutz

- 1. Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik.
- 2. Unbeschadet der völkerrechtlichen und der aus diesem Abkommen erwachsenden Rechte und Pflichten der Vertragsparteien hat jede Vertragspartei im Rahmen ihrer souveränen Hoheitsbefugnisse das Recht, geeignete Maßnahmen zu treffen und durchzuführen, um der Umweltbelastung durch den Luftverkehr entgegenzuwirken, sofern diese Maßnahmen ohne Unterscheidung nach der Staatszugehörigkeit angewandt werden.
- 3. Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen. Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme derartiger Maßnahmen geeignete Schritte zur Abfederung solcher nachteiligen Auswirkungen unternehmen.
- 4. Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung der Zusammenarbeit, um im Rahmen multilateraler Gespräche den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und die Wirtschaft Rechnung zu tragen und zu gewährleisten, dass Maßnahmen zur

Abfederung nachteiliger Auswirkungen mit den Zielen dieses Abkommens vollständig zu vereinbaren sind.

5. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen Fälle, in denen Abweichungen angezeigt wurden.
6. Die Vertragsparteien erstreben eine gegenseitige Konsultation über Fragen des Umweltschutzes und diesbezüglich geplante Maßnahmen mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die internationalen Luftverkehrsdiene im Rahmen dieses Abkommens, um nach Möglichkeit miteinander zu vereinbarende Konzepte zu entwickeln. Die Konsultationen werden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines entsprechenden Ersuchens oder eines anderen einvernehmlich festgesetzten Zeitraums aufgenommen.

ARTIKEL 19

Arbeit und Beschäftigung

1. Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung der Berücksichtigung der Auswirkungen dieses Abkommens die Arbeitskräfte, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen.
2. Jede Vertragspartei kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 17 verlangen, um die in Absatz 1 genannten Aspekte zu erörtern.

ARTIKEL 20

Internationale Zusammenarbeit

Die Vertragsparteien können folgende Fragen zur Erörterung im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 17 einbringen:

- a) Luftverkehr und internationale Organisationen;
- b) mögliche Entwicklungen in den Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien und Drittstaaten;
- c) Entwicklungstendenzen in bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen;

dies schließt die Möglichkeit ein, Vorschläge zur Entwicklung abgestimmter Standpunkte auf den betreffenden Gebieten vorzulegen.

ARTIKEL 21

Streitbeilegung

1. Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die Anwendung dieses Abkommens bemühen die Vertragsparteien sich zunächst um deren Beilegung durch förmliche Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss. Diese förmlichen Konsultationen werden so rasch wie möglich aufgenommen, unbeschadet Artikel 17 Absatz 4 jedoch, soweit von den Vertragsparteien nicht anders beschlossen, innerhalb von höchstens 30 Tagen, nachdem eine Vertragspartei die andere unter Verweis auf diesen Artikel schriftlich um Konsultationen ersucht hat.
2. Ist die Streitigkeit nicht binnen 60 Tagen nach Eingang des Ersuchens um förmliche Konsultationen beigelegt, so kann die Streitfrage von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer dritten Person oder Stelle zur Entscheidung vorgelegt werden. Können die Vertragsparteien hierzu kein Einvernehmen erzielen, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht mit drei Schiedsrichtern zur Entscheidung im nachstehend erläuterten Schiedsverfahren vorgelegt.
3. Jede Streitpartei benennt innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsentscheidung einen unabhängigen Schiedsrichter. Der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren 45 Tagen einvernehmlich von den beiden durch die Vertragsparteien benannten Schiedsrichtern ernannt. Versäumt eine Vertragspartei die Benennung eines Schiedsrichters innerhalb der angegebenen Frist oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen. Ist der Präsident ein Staatsangehöriger Kanadas oder eines Mitgliedstaates, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aufgrund seiner Staatsangehörigkeit ausgeschlossen ist, die Ernennung vor. Der dritte Schiedsrichter ist in jedem Fall Angehöriger eines Drittstaats, fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts und legt den Ort des Schiedsverfahrens fest.
4. Das Schiedsgericht gibt sich eine Geschäftsordnung und legt einen Verfahrenszeitplan fest.
5. Auf Ersuchen einer Streitpartei kann das Schiedsgericht die andere Streitpartei auffordern, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu treffen.
6. Das Schiedsgericht bemüht sich um Vorlage einer schriftlichen Entscheidung innerhalb von 180 Tagen nach Eingang des Ersuchens um eine Schiedsentscheidung. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.
7. Stellt das Schiedsgericht fest, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und die verantwortliche Vertragspartei schafft keine Abhilfe oder gelangt nicht innerhalb von 30 Tagen nach Bekanntgabe des Schiedsspruches mit der anderen Vertragspartei zu einer beide Seiten zufriedenstellenden Lösung zur Beilegung der Streitigkeit, kann die andere Vertragspartei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die Streitigkeit beigelegt ist.
8. Die Kosten des Schiedsgerichts werden von den Streitparteien zu gleichen Teilen getragen.

9. Für die Zwecke dieses Artikels handeln die Europäische Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten gemeinsam.

ARTIKEL 22

Änderung

Etwaige von den Vertragsparteien einvernehmlich beschlossene Änderungen dieses Abkommens, die im Anschluss an Konsultationen gemäß Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss) dieses Abkommens erfolgen können, treten gemäß den Bestimmungen des Artikels 23 (Inkrafttreten und vorläufige Anwendung) in Kraft.

ARTIKEL 23

Inkrafttreten und vorläufige Anwendung

1. Dieses Abkommen und jede Änderung desselben treten einen Monat nach dem Datum der letzten diplomatischen Note in Kraft, in der die Vertragsparteien bestätigen, dass alle erforderlichen Verfahren für dessen Inkrafttreten abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs übermittelt Kanada der Europäischen Gemeinschaft die diplomatische Note an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und die Europäische Gemeinschaft übermittelt Kanada die die diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten.
2. Unbeschadet des Absatzes 1 vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen ab dem ersten Tag des Monats vorläufig anzuwenden, der auf das Datum der letzten Note folgt, mit der die Vertragsparteien einander den Abschluss der für die vorläufige Anwendung dieses Abkommens erforderlichen Verfahren notifiziert haben.

ARTIKEL 24

Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen ab dem Inkrafttreten dieses Abkommens jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihre Absicht zur Kündigung dieses Abkommens mitteilen. Eine Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. Das Abkommen endet ein (1) Jahr nach dem Datum des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen wird. In Ermangelung einer Empfangsbescheinigung der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach deren Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen als zugestellt.

ARTIKEL 25

Registrierung des Abkommens

Dieses Abkommen und etwaige Änderungen desselben werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen registriert.

ARTIKEL 26

Multilaterale Übereinkommen

Bei Inkrafttreten multilateraler Übereinkommen mit Beteiligung von Vertragsparteien können Konsultationen im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 17 dieses Abkommens abgehalten werden, um zu ermitteln, inwiefern dieses Abkommen von den Bestimmungen des multilateralen Übereinkommens berührt wird.

ARTIKEL 27

Beziehung zu anderen Übereinkünften

1. Treten die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.
2. Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 23 Absatz 2 (Inkrafttreten und vorläufige Anwendung) werden die in Anhang 3 aufgeführten geltenden bilateralen Abkommen, soweit in Anhang 2 nicht gegenteilig geregelt, ausgesetzt. Mit dem Inkrafttreten gemäß Artikel 23 Absatz 1 ersetzt dieses Abkommen die einschlägigen Bestimmungen der in Anhang 3 aufgeführten geltenden bilateralen Abkommen, soweit in Anhang 2 nicht gegenteilig geregelt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß befugten Unterzeichneten ihre Unterschrift unter dieses Abkommen gesetzt.

GESCHEHEN zu ... am ... in zwei Urschriften in bulgarischer, spanischer, tschechischer, dänischer, deutscher, estnischer, griechischer, englischer, französischer, italienischer, lettischer, litauischer, ungarischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, slowakischer, slowenischer, finnischer und schwedischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

ANHANG 1

STRECKENFÜHRUNG

1. Für die Zwecke von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c dieses Abkommens erlaubt jede Partei den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei Beförderungen auf den nachstehend genannten Strecken:
 - a) Für die Luftfahrtunternehmens Kanadas:

Punkte davor – Punkte in Kanada – Zwischenlandepunkte – Punkte in und innerhalb von Mitgliedstaaten – Punkte danach
 - b) Für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft:

Punkte davor – Punkte in Mitgliedstaaten – Zwischenlandepunkte – Punkte in und innerhalb von Kanada – Punkte danach
2. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:
 - a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
 - b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
 - c) Punkte davor, Zwischenlandepunkte und Punkte danach sowie Punkte im Gebiet der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
 - d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
 - e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern, und zwar ohne Beschränkung in Bezug auf das Muster oder die Anzahl der Luftfahrzeuge,
 - f) Punkte vor jedem Punkt in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten,
 - g) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,
 - h) Transitverkehr an Zwischenlandepunkten und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen,
 - i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in einem Luftfahrzeug kombinieren, sowie
 - j) Dienste mittels Codesharing in Übereinstimmung mit Artikel 13 Absatz 3 (Gewerblicher Rahmen) dieses Abkommens durchführen,

und zwar ohne richtungsbezogene oder geografische Beschränkungen und ohne Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

ANHANG 2

REGELUNGEN FÜR DIE VERFÜGBARKEIT VON RECHTEN

ABSCHNITT 1

Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen beider Parteien

1. Unbeschadet Artikel 4 (Investitionen) ist das Eigentum an Luftfahrtunternehmen einer Partei den Staatsangehörigen aller anderen Parteien auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in dem Umfang gestattet, den die Rechts- und Verwaltungsvorschriften Kanadas für Auslandsinvestitionen in Luftfahrtunternehmen zulassen.
2. Unbeschadet Artikel 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 4 (Investitionen) des Abkommens gilt in Bezug auf das Eigentum an und die Kontrolle von Luftfahrtunternehmen folgende Bestimmung anstelle von Artikel 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) Absatz 2 Buchstabe c, bis die in Abschnitt 2 Absatz 2 Buchstaben c und d dieses Anhangs genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften anderes bestimmen:

„im Falle kanadischer Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen von Kanada liegen und das Luftfahrtunternehmen als kanadisches Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in Kanada hat; im Falle von Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaates die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz liegen und das Luftfahrtunternehmen als Gemeinschaftsluftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat“.

ABSCHNITT 2

Schrittweise Verfügbarkeit von Verkehrsrechten

1. Bei der Ausübung der in Absatz 2 dieses Abschnitts aufgeführten Verkehrsrechte können die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien die in Anhang 1 Absatz 2 gestatteten Betriebsflexibilitäten in Anspruch nehmen.
2. Dessen unbeschadet gelten die in Anhang 1 dieses Abkommens aufgeführten Verkehrsrechte.
 - a) Wenn die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Parteien es Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei gestatten, bis zu insgesamt 25 Prozent der Stimmrechte ihrer Luftfahrtunternehmen zu besitzen und zu kontrollieren, gelten folgende Rechte:

- i) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfrachtdiensten für kanadische Luftfahrtunternehmen das Recht, internationale Beförderungen zwischen allen Punkten in Kanada und allen Punkten in Mitgliedstaaten durchzuführen, für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, Luftverkehrsdienste zwischen allen Punkten in Mitgliedstaaten und allen Punkten in Kanada durchzuführen. Außerdem haben Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfrachtdiensten das Recht, internationale Beförderungen nach und von Punkten in Drittstaaten über jeden beliebigen Punkt in ihrem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer durchzuführen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anzubieten,
 - ii) bei Nurfrachtdiensten haben Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien das Recht, internationale Beförderungen zwischen dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei und Punkten in Drittstaaten in Verbindung mit Diensten zwischen Punkten in ihrem jeweiligen Gebiet und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen,
 - iii) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfrachtdiensten haben Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien Betriebsrechte, die in geltenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und einzelnen Mitgliedstaaten niedergelegt sind, wie in Abschnitt 1 von Anhang 3 aufgeführt, und die Betriebsrechte aus Vereinbarungen, die zwischen Kanada und einzelnen Mitgliedstaaten Anwendung finden, wie in Anhang 3 Abschnitt 2 aufgeführt. Im Hinblick auf die in diesem Unterabsatz genannten Rechte der 5. Freiheit werden alle Beschränkungen bis auf geographische Beschränkungen, Beschränkungen hinsichtlich der Zahl von Punkten und festgelegte Frequenzbeschränkungen aufgehoben, und
 - iv) im Interesse größerer Rechtssicherheit gelten die in den obigen Unterabsätzen i) und ii) oben genannten Rechte, wenn zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen Anwendung fanden, oder wenn die Rechte aus einem Abkommen, die unmittelbar vor der Unterzeichnung dieses Abkommens verfügbar waren, weniger freizügig sind als die in den obigen Unterabsätzen i) und ii) enthaltenen.
- b) Wenn die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Parteien es Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei gestatten, bis zu insgesamt 49 Prozent der Stimmrechte ihrer Luftfahrtunternehmen zu besitzen und zu kontrollieren, gelten folgende Rechte zusätzlich zu Unterabsatz 2 a):
- i) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten stehen den Luftfahrtunternehmen beider Parteien die Rechte der 5. Freiheit an allen Zwischenlandepunkten und den Luftfahrtunternehmen Kanadas zwischen allen Punkten in einem Mitgliedstaat und in einem anderen Mitgliedstaat zur Verfügung, wenn im Falle der Luftfahrtunternehmen Kanadas der Dienst einen Punkt in Kanada und im Falle der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft einen Punkt in einem Mitgliedstaat einschließt,

- ii) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten stehen den Luftfahrtunternehmen Kanadas die Rechte der 5. Freiheit zwischen allen Punkten in Mitgliedstaaten und allen Punkten in Marokko, in der Schweiz, im Europäischen Wirtschaftsraum und anderen Mitgliedern des europäischen gemeinsamen Luftverkehrsraums zur Verfügung, und
 - iii) bei Nurfrachtdiensten haben Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien das Recht, internationale Beförderungen zwischen Punkten im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei und Punkten in Drittstaaten durchzuführen, ohne verpflichtet zu sein, einen Punkt im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu bedienen.
- c) Wenn die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei es den Zugehörigen der jeweils anderen Partei gestatten, ein Luftfahrtunternehmen in ihrem Gebiet zu gründen, um Inlandsflüge und internationale Flüge durchzuführen, sowie unter Beachtung von Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss), Absätze 5, 6 Buchstabe e und 9 dieses Abkommens, gelten folgende Rechte zusätzlich zu den Unterabsätzen 2 Buchstaben a und b:
- i) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten gelten für Luftfahrtunternehmen beider Parteien die Rechte der 5. Freiheit bei allen jenseitigen Punkten ohne Frequenzbeschränkungen.
- d) Wenn die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei den Zugehörigen der jeweils anderen Partei volle Eigentumsrechte und Kontrolle an ihren Luftfahrtunternehmen gestatten und wenn beide Parteien die volle Anwendung von Anhang 1 gemäß Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss) Absätze 5, 6 Buchstabe e und 9 dieses Abkommens gestatten, sowie nach Bestätigung der Parteien mittels ihrer jeweiligen Verfahren treten die Bestimmungen von Anhang 1 an die Stelle der Bestimmungen von Anhang 2.

ANHANG 3

BILATERALE ABKOMMEN ZWISCHEN KANADA UND DEN MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

1. Gemäß Artikel XXX dieses Abkommens werden folgende in Kraft getretene und anderweitige bilaterale Abkommen zwischen Kanada und Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ausgesetzt oder ersetzt:
 - a) **Republik Österreich:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Österreichischen Bundesregierung*, unterzeichnet am 22. Juni 1993;
 - b) **Königreich Belgien:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Belgiens*, unterzeichnet am 13. Mai 1986, *PROTOKOLL zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Regierung Belgiens und der Regierung Kanadas*, paraphiert ad referendum am 23. Mai 2000;
 - c) **Republik Bulgarien:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Republik Bulgarien*, paraphiert ad referendum am 12. April 1991;

- d) **Tschechische Republik:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Tschechischen Republik*, unterzeichnet am 13. Mai 1996, Notenwechsel zur Änderung des Abkommens, paraphiert ad referendum am 28. Juni 2004;
- e) **Königreich Dänemark:** Abkommen zwischen Kanada und Dänemark über Luftverkehrsdiene zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 13. Dezember 1949. *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Königreichs Dänemark*, paraphiert ad referendum am 17. Februar 1989;
- f) **Republik Finnland:** *Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Finnlands über Luftverkehrsdiene zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus*, unterzeichnet am 28. Mai 1990. *Abkommen in Form eines Notenwechsels zur Änderung des Abkommens zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Finnlands über Luftverkehrsdiene zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus*, geschlossen in Helsinki am 28. Mai 1990 und unterzeichnet am 1. Oktober 1999;
- g) **Französische Republik:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Französischen Republik*, unterzeichnet am 15. Juni 1976, Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Französischen Republik zur Änderung des am 15. Juni 1976 in Paris unterzeichneten Luftverkehrsabkommens, unterzeichnet am 21. Dezember 1982;
- h) **Bundesrepublik Deutschland:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland*, unterzeichnet am 26. März 1973, Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zur Änderung des am 26. März 1973 in Ottawa unterzeichneten Luftverkehrsabkommens, erfolgt am 20. Januar 1983, Änderungen zu dem Abkommen, paraphiert ad referendum am 9. Juli 1993 und Änderungen zu dem Abkommen, paraphiert ad referendum am 24. Oktober 1996.
- i) **Hellenische Republik:** *Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Hellenischen Republik über kommerzielle Linienflugdienste*, unterzeichnet am 20. August 1984, *Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Hellenischen Republik zur Änderung des Luftverkehrsabkommens*, geschlossen am 20. August 1984 in Toronto, unterzeichnet am 23. Juni 1995;
- h) **Republik Ungarn:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Republik Ungarn*, unterzeichnet am 7. Dezember 1998;
- i) **Irland:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Irlands*, unterzeichnet am 27. April 2007, vorläufig in Kraft, *Abkommen zwischen Kanada und Irland über Luftverkehrsdiene zwischen den beiden Ländern*, unterzeichnet am 8. August 1947; *Notenwechsel (19. April und 31. Mai 1948) zwischen Kanada und Irland zur Änderung des*

Abkommens über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 31. Mai 1948; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen Kanada und Irland zur Änderung des Anhangs des Luftverkehrsabkommens vom 8. August 1947, unterzeichnet am 9. Juli 1951. Notenwechsel zwischen Kanada und Irland zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den beiden Ländern vom 8. August 1947, unterzeichnet am 23. Dezember 1957;

- j) **Italienische Republik:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Italiens, geschlossen ad referendum am 16. Mai 2002; Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und Italien, unterzeichnet am 13. April 1962; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Italienischen Republik zur Änderung des Luftverkehrsabkommens gemäß der vereinbarten Niederschrift vom 28. April 1972, unterzeichnet am 28. August 1972;*
- k) **Königreich der Niederlande:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Königreichs der Niederlande, unterzeichnet am 2. Juni 1989;*
- l) **Republik Polen:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Republik Polen, paraphiert ad referendum am 5. April 2001; Luftverkehrsabkommen zwischen der Volksrepublik Polen und der Regierung Kanadas, geschlossen am 14. Mai 1976;*
- m) **Portugiesische Republik:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Portugals, paraphiert ad referendum am 8. Juni 2006; Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Portugals, unterzeichnet am 10. April 1987,*
- n) **Rumänien:** *Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Sozialistischen Republik Rumänien über den zivilen Luftverkehr, unterzeichnet am 27. Oktober 1983; Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Rumäniens zur Änderung des Abkommens, unterzeichnet am 31. Mai 1999 und am 12. Juli 1999;*
- o) **Königreich Spanien:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Spaniens, unterzeichnet am 15. September 1988;*
- p) **Königreich Schweden:** *Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Schwedens über Luftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten Kanadas und Schwedens, unterzeichnet am 27. Juni 1947. Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Königreichs Schweden, geschlossen ad referendum am 17. Februar 1989; sowie*
- q) **Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland:** *Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, paraphiert ad referendum am 12. April 2006; Luftverkehrsabkommen zwischen der*

Regierung Kanadas und der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, unterzeichnet am 22. Juni 1988.

2. Unbeschadet Artikel 1 dieses Anhangs gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Gebiet“ nach Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen laut Buchstabe e) (Königreich Dänemark), g) (Französische Republik), k) (Königreich der Niederlande) und q) (Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland) entsprechend ihren jeweiligen Bedingungen.

ANLAGE 2

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE BERATUNGEN

1. Die Delegationen Kanadas und der Europäischen Gemeinschaft sowie ihrer Mitgliedstaaten trafen zwischen November 2007 und September 2008 zu vier Verhandlungsrunden zusammen, deren Gegenstand ein umfassendes Luftverkehrsabkommen war. Die Delegationslisten sind als Anlage A beigefügt.
2. Die Gespräche fanden in einer herzlichen und konstruktiven Atmosphäre statt, wie sie den hervorragenden Beziehungen zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten entspricht.
3. Die Delegationen schlossen auf Beamtebene die Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten ab (nachstehend: „das Abkommen“), dessen Wortlaut paraphiert wurde und dieser Niederschrift als Anlage B beigefügt ist. Beide Delegationen bekräftigten, dass die Paraphierung des Textes lediglich das Ende der Verhandlungen über die substanzielles Fragen bedeutet und dass der Text damit nicht angenommen oder beglaubigt ist, sondern dass bis zu seiner Unterzeichnung sprachliche und redaktionelle Änderungen möglich bleiben, um die Verpflichtungen der Vertragspartner exakt zu beschreiben.
4. Den Delegationen obliegt es nun, das Abkommen ihren jeweiligen Regierungen vorzulegen und zu empfehlen, dass die Vertragsparteien das beigefügte Abkommen vorbehaltlich etwaiger notwendiger Anpassungen aus rechtlichen, sprachlichen oder redaktionellen Gründen annehmen, ihm durch die Unterzeichnung Verbindlichkeit und Endgültigkeit verleihen und es mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften in Einklang bringen sollten. Die Delegationen bekräftigten, dass das Abkommen nach seiner Unterzeichnung in seiner Ganzheit verwaltungsrechtlich Anwendung finden wird. Vor der Unterzeichnung können Kanada und die Mitgliedstaaten einander nach ihrem Ermessen alle im Abkommen aufgeführten Rechte verwaltungsmäßig verfügbar machen. Im Interesse einer möglichst baldigen Ratifizierung und endgültigen Inkraftsetzung des Abkommens erklärte sich die kanadische Delegation bereit, der Delegation der Europäischen Union eine französische Fassung zur Prüfung vorzulegen. Entsprechend sagte die Delegation der Europäischen Union zu, der kanadischen Delegation den Wortlaut des Abkommens in allen anderen Amtssprachen der Europäischen Gemeinschaft zur Prüfung vorzulegen.

1. BEZEICHNUNG

5. Im Hinblick auf Artikel 3 sowie Artikel 16 erklärte die Delegation der Europäischen Union, dass die Behörden der EU-Mitgliedstaaten keine förmliche diplomatische Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen vornehmen werden. Die Delegationen kamen überein, dass Zulassungen oder andere Formen der Genehmigung der

Vertragsparteien für ihre Luftfahrtunternehmen im Sinne des Abkommens einer Bezeichnung gleichkommen.

6. Die Delegation der Europäischen Union erklärte für den Fall des Beitritts Kanadas zu einem einheitlichen Luftverkehrsmarkt auf der Grundlage gemeinsamer Sicherheits- und Zulassungsregeln, die für Kanada akzeptabel und mit den Bestimmungen dieses Abkommens vergleichbar sind, dass die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten Kanada auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Bezeichnungsrechte einräumen werden, die Kanada die Möglichkeit zur Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen seiner Partner geben würden, wenn diese Partner Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft bei der Bezeichnung gleiche Behandlung zugestehen, und wodurch die Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen Kanadas durch die Partner Kanadas ermöglicht würde, damit diese Luftverkehrsdiene im Rahmen ihrer jeweiligen Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft und/oder deren Mitgliedstaaten anbieten können.

2. INVESTITIONEN, EIGENTUM AN UND KONTROLLE VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

7. Die Delegationen konzipierten das Abkommen derart, dass eine noch größere Freizügigkeit möglich ist, wenn die Politik und die Rechtsvorschriften beider Partner in Zukunft einen größeren Anteil an ausländischem Eigentum und/oder weniger strenge Anforderungen an die Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen zulassen sollten.
8. Die kanadische Delegation erläuterte der Delegation der Europäischen Union, dass Kanada hinsichtlich ausländischen Eigentums an kanadischen Luftfahrtunternehmen ein relativ flexibles Konzept verfolgt. Zwar ist in Kanada derzeit ausländisches Eigentum an kanadischen Luftfahrtunternehmen auf 25 Prozent der Stimmrechte begrenzt, doch gestattet Kanada unterschiedliche Strukturen in Bezug auf das stimmberechtigte Kapital, die es potenziell ermöglichen, dass über 50 Prozent der Stimmrechte an einem Luftfahrtunternehmen nicht in kanadischer Hand liegen. Bei der traditionellen Struktur war Kanada nach dem Grundsatz verfahren, dass auf jeden Stimmanteil, gleichgültig, ob in kanadischer oder ausländischer Hand, eine Stimme entfiel. Bei einer variablen Stimmrechtstruktur entfällt nicht zwangsläufig auf jeden Stimmanteil eine Stimme. Außerdem lässt Kanada es zu, dass ausländische Staatsangehörige bis zu 100 Prozent der nicht stimmberechtigten Anteile an kanadischen Luftfahrtunternehmen halten. Ein kanadisches Luftfahrtunternehmen muss der tatsächlichen Kontrolle durch Kanadier unterliegen. Hinsichtlich der tatsächlichen Kontrolle von kanadischen Luftfahrtunternehmen durch Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten operiert die kanadische Verkehrsbehörde nicht mit kodifizierten und veröffentlichten Kriterien zur Bestimmung der tatsächlichen Kontrolle, so dass jeder Einzelfall individuell und flexibel bewertet werden kann, um alle relevanten Aspekte konstruktiv zu berücksichtigen.
9. Die Delegation der Europäischen Union ließ erkennen, dass die Europäische Gemeinschaft es gestatten kann, dass ihre Luftfahrtunternehmen zu 100 Prozent im Besitz von Angehörigen aus Drittstaaten sind, wenn dies in einem internationalen Übereinkommen vorgesehen ist, dem die Gemeinschaft beigetreten ist. Aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums und der Schweiz können auch Staatsangehörige von Island,

Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft besitzen und kontrollieren.

10. Im Hinblick auf den Ermessensspielraum im Rahmen bilateraler Abkommen hinsichtlich der Strukturen ausländischen Eigentums bei vielen Luftfahrtunternehmen seiner bilateralen Partner hat Kanada bisher noch keine Nachteile für seine Interessen festgestellt und daher noch nicht von seinem Ermessensspielraum Gebrauch gemacht, um gegen Investitionen von Staatsangehörigen aus Drittstaaten in Luftfahrtunternehmen seiner bilateralen Partner vorzugehen. Die kanadische Delegation anerkannte das Recht Staatsangehöriger von Island, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz, Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft tatsächlich zu besitzen und zu kontrollieren.
11. Beide Delegationen stellten fest, dass etwaige Änderungen der Vorschriften über Eigentum und Kontrolle im Hinblick auf Artikel 4 sowie Anhang 2 Abschnitt 2 Absätze 2 c) und 2 d) des Abkommens die Vertragsparteien nicht verpflichten würden, die Anerkennung von Luftfahrtunternehmen im Eigentum von Staatsangehörigen einer anderen Partei durch Drittstaaten zu gewährleisten.

3. ZÖLLE, STEUERN UND GEBÜHREN

12. Bei den Diskussionen zu Artikel 8 unterstrich die Delegation der Europäischen Union, dass das vorliegende Abkommen den Bereich der Mehrwertsteuer (MwSt) mit Ausnahme der Einfuhrumsatzsteuer unberührt lassen wird. Die Delegation der Europäischen Union erläuterte ferner, dass nach Gemeinschaftsrecht (Richtlinie 2006/112/EG des Rates) an Bord auf innergemeinschaftlichen Flügen gelieferte Waren, die nicht für den sofortigen Gebrauch bestimmt sind, zu den im Abflugmitgliedstaat geltenden Bedingungen und MwSt-Sätzen zu besteuern sind. Bei verbrauchsteuerpflichtigen Waren, die für diese Zwecke bestimmt sind, wird davon ausgegangen, dass sie das nach Gemeinschaftsrecht geschaffene Aussetzungssystem (Richtlinie 92/12/EWG) verlassen haben und nicht unter Steueraussetzung befördert werden können. Die Rechtsvorschrift gilt für innergemeinschaftliche Flüge – gleichgültig, ob diese von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft oder von Drittstaaten durchgeführt werden. Bei Flügen zwischen einem Mitgliedstaat und Kanada ist die Rechtslage anders. Die Delegation der Europäischen Union bekräftigte, dass im Falle eines Fluges von Kanada nach einem Mitgliedstaat keine Bestimmung des Gemeinschaftsrechts dagegen spricht, an Bord zollfreie Verkäufe an die Fluggäste durchzuführen, zumal diese ja nach dem Aussteigen ohnehin eine Zollkontrolle durchlaufen. Auch bei Flügen von einem Mitgliedstaat, die direkt oder über einen Drittstaat nach Kanada durchgeführt werden, sind zollfreie Verkäufe nach den Ausfuhrbestimmungen zulässig, wobei die Zollkontrolle in Kanada stattfindet. In keinem der beiden Fälle würde sich die Situation durch eine Zwischenlandung in der Gemeinschaft ändern, vorausgesetzt, es steigen keine Fluggäste aus oder zu. Zum gleichen Artikel verwies die Delegation der Europäischen Union auch darauf, dass die Mitgliedstaaten nach dem Gemeinschaftsrecht (Richtlinie 2003/96/EG des Rates) Energieerzeugnisse zur Verwendung für die gewerbliche Luftfahrt von der Besteuerung ausnehmen. Die Richtlinie enthält jedoch auch Bestimmungen, wonach die Mitgliedstaaten die allgemeine Ausnahme begrenzen und Kraftstoff für inländische oder innergemeinschaftliche Flüge besteuern können. Die kanadische Delegation verwies darauf, dass Kanada nach den bisherigen bilateralen

Luftverkehrsabkommen mit den Mitgliedstaaten von der Besteuerung des Flugkraftstoffs ausgenommen ist. Die kanadische Delegation erklärte außerdem, dass Kanada vor einer Anwendung der Flugkraftstoffbesteuerung auf innergemeinschaftlichen Flügen durch die Mitgliedstaaten Diskussionen im Gemeinsamen Ausschuss verlangen würde.

4. STATISTIKEN

13. Im Hinblick auf Artikel 9 bekräftigten beide Delegationen erneut, dass es nicht ihre Absicht sei, durch die Vorschrift, den Behörden bestimmte Statistiken zu übermitteln, welche diesen aufgrund der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften normalerweise nicht vorzulegen sind, einen unnötigen Verwaltungsaufwand einzuführen. Die kanadische Delegation erläuterte, dass alle Luftfahrtunternehmen, die Kanada anfliegen, grundlegende Betriebsdaten elektronisch übermitteln müssen. Die Delegation der Europäischen Union erklärte, dass ähnliche Bestimmungen bei den Regierungen verschiedener Mitgliedstaaten gelten.

5. GEBÜHREN FÜR DIE NUTZUNG VON FLUGHÄFEN, EINRICHTUNGEN UND DIENSTEN

14. Im Hinblick auf Artikel 12 des Abkommens äußerte die Delegation der Europäischen Union den Wunsch nach der Einfügung eines Verweises, dass die Gebühren „kostenbezogen“ sein müssen. Die kanadische Delegation akzeptierte die Aufnahme dieses Begriffs in die Bestimmungen über Flugnavigationsdienste, soweit außer Frage steht, dass für Kanada die Kostenelemente und das Verfahren zur Festlegung der Flugnavigationsgebühren in Rechtsvorschriften gefasst werden, die eine Diskriminierung und Unterscheidung zwischen Nutzerkategorien verbieten und die Kosten aufführen, die bei der Festlegung der Flugnavigationsgebühren zu berücksichtigen sind. Gemäß dem *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* dürfen Gebühren nicht so festgesetzt werden, dass sie bei vernünftigen und vorsichtigen Projektionen zu Einnahmen führen, die im Verhältnis zur Bereitstellung von Navigationsdiensten für die Zivilluftfahrt über die derzeitigen und künftigen finanziellen Anforderungen von NavCanada hinausgehen. In der genannten Rechtsvorschrift sind die Gebührengrundsätze und finanziellen Anforderungen festgelegt und die Voraussetzungen beschrieben, unter denen die Gebühren vom Grundsatz der Kostenbezogenheit abweichen könnten. Die Delegation der Europäischen Union nahm diese Erläuterungen zur Kenntnis.

6. GEWERBLICHER RAHMEN: VERTRÉTER VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

15. Hinsichtlich Artikel 13 Absätze 6 und 7 des Abkommens erklärten die Delegationen, dass ein Ziel der Bestimmungen darin besteht, die Bearbeitung von Anträgen auf Arbeitsgenehmigungen, Visa und andere relevante Dokumente für Vertreter/Personal von Luftfahrtunternehmen zu erleichtern, auch in Fällen, wo der Eintritt oder die Niederlassung von Personal dringend und zeitlich beschränkt erforderlich ist.

7. GEWERBLICHER RAHMEN: MULTIMODALE DIENSTE

16. Hinsichtlich Artikel 13 Absatz 9 Buchstabe b) des Abkommens kamen die Delegationen überein, dass bei multimodalen Diensten und in Fällen, wo Luftfahrtunternehmen beschließen, Landverkehrsdienste selbst durchzuführen, diese Dienste den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften unterliegen.

8. GEWERBLICHER RAHMEN: PREISE

17. Hinsichtlich Artikel 13 Absätze 10 bis 12 des Abkommens kamen die Delegationen überein, dass die Luftfahrtbehörden, auch wenn ihnen gemäß dem Abkommen Preise nicht gemeldet werden müssen, dennoch von Zeit zu Zeit bei den Luftfahrtunternehmen Informationen über spezifische Preise einholen sollten, um z.B. Beschwerden wegen überhöhter Preise oder wegen Nichtanwendung des geltenden Preises bearbeiten zu können. Die Delegationen kamen auch überein, dass derartige Ersuchen um Informationen nicht als alternatives Registrierverfahren dienen sollten.

9. CHARTERDIENSTE

18. Die Europäische Gemeinschaft macht in ihren Rechtsvorschriften keinen Unterschied mehr zwischen Linien- und Charterdiensten. In den Rechtsvorschriften Kanadas wird weiterhin zwischen Linien- und Charterdiensten unterschieden, ferner werden Verbraucherschutzanforderungen für Charterprogramme festgelegt. Die Delegationen befürworten nach wie vor den Ausbau der Charterdienste und bestätigten, dass alle Parteien die in den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorgesehene Flexibilität im Hinblick auf Charterdienste in Anspruch nehmen können.

10. GEMEINSAMER AUSSCHUSS UND STREITBEILEGUNG

19. Hinsichtlich Artikel 17 und Artikel 21 des Abkommens kamen die Delegationen überein, dass dem Gemeinsamen Ausschuss Vertreter Kanadas, der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten angehören sollen. Die Delegationen vereinbarten ferner, dass die Parteien bei der Beilegung von Streitfällen im Rahmen des Abkommens von Kanada und der Europäischen Kommission vertreten werden. Bei allen Verhandlungen zur Streitbeilegung ist die Anwesenheit des betroffenen Mitgliedstaates bzw. der betroffenen Staaten erforderlich.

11. UMWELTSCHUTZ

20. Die Delegationen nehmen zur Kenntnis, dass souveräne Hoheitsbefugnisse auch die Rechtsprechung über das Gebiet einer Partei einschließen.

12. ARBEIT UND BESCHÄFTIGUNG

21. Hinsichtlich Artikel 19 des Abkommens hob die Delegation der Europäischen Union hervor, dass sie Arbeits- und Beschäftigungsfragen im Kontext des Abkommens große Bedeutung beimisst und empfahl den Parteien, die Auswirkungen des Abkommens zu überwachen - insbesondere in Bezug auf die Beschäftigungsbedingungen, um bei beiden Parteien bessere Kenntnisse über die jeweiligen Arbeits- und Beschäftigungsregelungen für das fliegende Personal der Luftfahrtunternehmen sowie über solide Beschäftigungskonzepte und -praktiken zu fördern und die Kapazitäten und Fähigkeiten der Parteien zur Entwicklung geeigneter Lösungen im Bedarfsfall zu verbessern. Die Delegation der Europäischen Union verwies zudem auf die Verpflichtung der Unterzeichner, die Grundsätze der IAO-Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen (1998) zu befolgen, insbesondere die Vereinigungsfreiheit und die effektive Anerkennung und Durchsetzung des Rechts auf Tarifverhandlungen. Gleichzeitig anerkannten die Delegationen ihre jeweiligen souveränen Rechte auf Festlegung ihrer eigenen politischen Konzepte und nationalen Prioritäten und auf Festlegung, Verwaltung und Durchsetzung ihrer eigenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Bereich Arbeit und Beschäftigung. Die Delegation der Europäischen Union betonte die Chancen, die das Abkommen den Sozialpartnern für eine Stärkung ihrer Zusammenarbeit in Beschäftigungsfragen bietet. Die kanadische Delegation empfahl, es jeder Partei zu überlassen, wie sie bei der Überwachung der Auswirkungen des Abkommens auf Arbeit und Beschäftigung vorgeht. Die Delegationen kamen überein, dass die Bestimmungen des Abkommens spezifische Tarifverhandlungen oder andere Maßnahmen im Bereich der Arbeitsbeziehungen unberührt lassen.

13. KÜNFTIGE RECHTE

22. Die kanadische Delegation verwies darauf, dass die vollständige Eigentümerschaft an kanadischen Luftfahrtunternehmen für ausländische Staatsangehörige, die Rechte der 7. Freiheit bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten für Luftfahrtunternehmen beider Parteien (unabhängig und getrennt von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die von Mitgliedstaaten der EU aus operieren), Kabotage und Niederlassungsfreiheit in der Luftverkehrspolitik Kanadas zur Zeit nicht vorgesehen sind und Änderungen der Politik und/oder der Rechts- und Verwaltungsvorschriften erfordern würden.

Überseeische Gebiete

23. Im Hinblick auf die überseeischen Gebiete der Mitgliedstaaten anerkannten die Delegationen, dass das vorliegende Abkommen nur für die überseeischen Gebiete der Mitgliedstaaten gelten wird, die unter die Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft fallen. Diese überseeischen Gebiete sind die französischen überseeischen Departements (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyana), die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln. Für die überseeischen Gebiete der Mitgliedstaaten, auf die der Vertrag keine Anwendung findet, gelten weiterhin die jeweiligen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und dem betreffenden in Anhang 3 aufgeführten Mitgliedstaat.

Geschehen zu London, Vereinigtes Königreich, am 30. November 2008.

Für die Delegation Kanadas

Nadir Patel

Der Leiter der Delegation

Chief Air Negotiator

Regierung Kanadas

**Für die Delegation der Europäischen
Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten**

Olivier Onidi

Der Leiter der Delegation

Generaldirektion Energie und Verkehr

Europäische Kommission