

ACORD
PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN
DINTRE CANADA ȘI
COMUNITATEA EUROPEANA
ȘI STATELE SALE MEMBRE



CE/CA/to 1

CUPRINS

<u>ARTICOL</u>	<u>TITLU</u>
1	Titluri și definiții
2	Acordarea de drepturi
3	Desemnare, autorizare și revocare
4	Investiții
5	Aplicarea dispozițiilor legale
6	Siguranța aviației civile
7	Securitatea aviației civile
8	Taxe vamale, impozite și tarife
9	Statistici
10	Interesele consumatorilor
11	Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice
12	Tarife pentru utilizarea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice
13	Cadrul comercial
14	Mediul concurențial
15	Gestionarea traficului aerian
16	Continuarea desemnărilor și autorizațiilor
17	Comitetul mixt
18	Mediul
19	Chestiuni legate de forța de muncă
20	Cooperarea internațională
21	Soluționarea diferendelor
22	Modificarea
23	Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie
24	Denunțarea acordului
25	Înregistrarea acordului
26	Relația cu alte acorduri



ACORD PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN

CANADA

pe de o parte,

și

REPUBLICA AUSTRIA,

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA ESTONIA,

REPUBLICA FINLANDA,



CE/CA/ro 3

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ELENĂ,

REPUBLICA UNGARĂ,

IRLANDA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,



REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA SLOVENIA,

REGATUL SPANIEI,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARIII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

fiind semnatori ai Tratatului de instituire a Comunității Europene și state membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare „statele membre”),

și COMUNITATEA EUROPEANĂ,

pe de altă parte,



Canada și statele membre fiind parte la Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago, la 7 decembrie 1944, împreună cu Comunitatea Europeană;

DORIND să promoveze un sistem de transport aerian bazat pe concurența dintre companiile aeriene pe o piață supusă unui minim de intervenție și reglementare din partea statului;

DORIND să-și promoveze interesele în sectorul transportului aerian;

RECUNOSCÂND importanța unui transport aerian eficient pentru promovarea comerțului, a turismului și a investițiilor;

DORIND să îmbunătățească serviciile aeriene;

DORIND să asigure cel mai înalt nivel de siguranță și securitate a transportului aerian;

DECIȘI să obțină beneficiile potențiale oferite de cooperarea în materie de reglementare și, în măsura posibilului, armonizarea reglementărilor și a abordărilor;

RECUNOSCÂND beneficiile potențiale importante care pot fi obținute din servicii aeriene competitive și dintr-o industrie de servicii aeriene viabile;

DORIND să stimuleze un mediu competitiv pentru serviciile aeriene, recunoscând, totodată, că, în absența unor condiții de concurență echitabile pentru companiile aeriene, nu se pot obține beneficii potențiale;



DORIND să ofere companiilor aeriene oportunitatea corectă și echitabilă de a furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord;

DORIND să maximizeze beneficiile pentru pasageri, expeditori, companii aeriene și aeroporturi și pentru angajații acestora, precum și pentru alte părți care beneficiază indirect;

SUBLINIIND importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale;

LUÂND notă de importanța protecției consumatorilor și a încurajării unui nivel corespunzător de protecție a consumatorilor în domeniul serviciilor aeriene;

LUÂND notă de importanța capitalului pentru industria aeronautică pentru dezvoltarea viitoare a serviciilor aeriene;

DORIND să încheie un acord privind transportul aerian, care să completeze convenția menționată;

AU CONVENTIT DUPĂ CUM URMEAZĂ:



ARTICOLUL 1

Titluri și definiții

1. Titlurile utilizate în prezentul acord îndeplinesc numai o funcție de referință.
2. În sensul prezentului acord și în lipsa unor dispoziții contrare:
 - (a) „autorități aeronautice” înseamnă orice autoritate sau persoană împuternicită de către părți pentru a exercita funcțiile prevăzute în prezentul acord;
 - (b) „servicii aeriene” înseamnă servicii aeriene regulate pe rutele specificate în prezentul acord pentru transportul de pasageri și de mărfuri, inclusiv de corespondență, sub formă de servicii separate sau mixte;
 - (c) „acord” înseamnă prezentul acord, orice anexă la acesta, precum și orice modificare a acordului sau a oricărei anexe;
 - (d) „companie aeriană” înseamnă o companie aeriană care a fost desemnată și autorizată în conformitate cu articolul 3 din prezentul acord;
 - (e) „parte” înseamnă fie Canada, fie statele membre și Comunitatea Europeană, luate împreună sau individual;



- (f) „convenție” înseamnă Convenția privind Aviația Civilă Internațională deschisă spre semnare la Chicago în cea de-a șaptea zi a lunii decembrie 1944 și care include toate anexele adoptate în temeiul articolului 90 al respectivei convenții și toate modificările anexelor sau ale convenției în temeiul articolelor 90 și 94 din aceasta, în măsura în care respectivele anexe și modificări au fost adoptate de Canada și statele membre; și
- (g) „teritoriu” înseamnă, pentru Canada, regiunile sale terestre (continentale și insulare), apele interioare și apele teritoriale, astfel cum sunt stabilite în dreptul său intern, și include spațiul aerian de deasupra acestor regiuni; iar pentru statele membre ale Comunității Europene, regiunile terestre (continentale și insulare), apele interioare și apele teritoriale cărora li se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene și în condițiile stabilite prin tratatul respectiv și prin orice alt instrument care succede acestuia, și include spațiul aerian de deasupra regiunilor respective; se înțelege că aplicarea prezentului acord în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Marii Britanii cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul și menținerii suspendării aplicării, în cazul aeroportului Gibraltar, a măsurilor Comunității Europene privind transportul aerian în vigoare la 18 septembrie 2006 între statele membre, în conformitate cu Declarația ministerială referitoare la aeroportul Gibraltar adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006.



ARTICOLUL 2

Acordarea de drepturi

1. Fiecare parte acordă celeilalte părți următoarele drepturi pentru desfășurarea serviciilor de transport aerian de către companiile aeriene ale celeilalte părți:

- (a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;
- (b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul său;
- (c) în măsura permisă de prezentul acord, dreptul de a face escale pe teritoriul său pe rutele specificate în prezentul acord în scopul îmbarcării și debarcării de pasageri și de mărfuri, inclusiv corespondență, sub formă de servicii separate sau mixte; și
- (d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.

2. Fiecare parte acordă de asemenea celeilalte părți drepturile specificate la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol pentru companiile aeriene ale celeilalte părți, altele decât cele menționate la articolul 3 (Desemnare, autorizare și revocare) din prezentul acord.



ARTICOLUL 3

Desemnare, autorizare și revocare

1. Părțile recunosc că licențele sau alte forme de autorizare eliberate de către cealaltă parte pentru operarea de servicii aeriene în temeiul prezentului acord constituie o desemnare în temeiul prezentului acord. La cererea autorităților aeronautice ale uneia dintre părți, autoritățile aeronautice ale celeilalte părți care au eliberat licența sau altă formă de autorizare verifică statutul unor astfel de licențe sau autorizații.

2. La primirea cererilor din partea unei companii aeriene desemnate a uneia dintre părți, în forma și modul stabilite, cealaltă parte acordă, în conformitate cu actele sale cu putere de lege și cu normele sale administrative, autorizațiile și permisele solicitate astfel încât compania aeriană respectivă să poată desfășura serviciile aeriene într-un termen procedural minim, cu condiția ca:
 - (a) respectiva companie aeriană să se încadreze în cerințele cuprinse în actele cu putere de lege și normele administrative aplicate în mod obișnuit de autoritățile aeronautice ale părții care acordă autorizațiile și permisele;



- (b) respectiva companie aeriană să respecte actele cu putere de lege și normele administrative ale părții care acordă autorizațiile și permisele;
- (c) sub rezerva dispozițiilor din anexa 2, în cazul unei companii aeriene din Canada, controlul efectiv asupra companiei aeriene să fie deținut de cetățeni ai oricăreia dintre părți, compania aeriană să fie o companie aeriană canadiană potrivit licenței deținute și să aibă sediul principal în Canada; în cazul unei companii aeriene dintr-un stat membru, controlul efectiv al companiei aeriene să fie deținut de cetățeni ai oricăreia dintre părți sau ai Islandei, Liechtensteinului, Norvegiei sau Elveției; compania aeriană să fie o companie aeriană comunitară potrivit licenței deținute și să aibă sediul principal într-un stat membru; și
- (d) compania aeriană să opereze în conformitate cu condițiile stabilite în prezentul acord.



3. O parte poate refuza acordarea autorizațiilor sau permiselor menționate la alineatul (2) din prezentul articol și poate revoca, suspenda, impune condiții sau limita autorizațiile sau permisele de operare sau poate lua alte măsuri de suspendare ori limitare a operațiunilor companiei sau companiilor aeriene ale celeilalte părți în cazul în care respectiva companie aeriană nu se conformează dispozițiilor de la alineatul (2) sau în cazul în care s-a stabilit de către o parte că condițiile de pe teritoriul celeilalte părți nu corespund unui mediu concurențial echitabil, ceea ce dezavantajează semnificativ sau dăunează companiei sau companiilor sale aeriene, în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) (Mediul concurențial).

4. Drepturile enumerate la alineatul (3) din prezentul articol se exercită numai după consultări în cadrul Comitetului mixt, cu excepția cazului în care sunt necesare măsuri imediate pentru a preveni încălcarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative menționate la alineatul (2) sau a cazului în care, din motive de siguranță sau securitate, este necesar să se acționeze în conformitate cu dispozițiile articolului 6 (Siguranța aviației civile) și ale articolului 7 (Securitatea aviației civile).



ARTICOLUL 4

Investiții

Fiecare parte permite deținerea în proprietate integrală a companiilor sale aeriene de către cetățeni ai Canadei, ai unui stat membru sau ai unor state membre, sub rezerva condițiilor din anexa 2 la prezentul acord.

ARTICOLUL 5

Aplicarea dispozițiilor legale

Fiecare parte cere respectarea:

- (a) legislației, a normelor și a procedurilor sale cu privire la admiterea pe teritoriul său, șederea sau plecarea de pe acesta a unei aeronave angajate în navigația aeriană internațională, sau la operarea și navigarea unei astfel de aeronave de către companiile aeriene la intrarea, plecarea și pe perioada șederii pe teritoriul respectiv; și



- (b) actelor cu putere de lege și a normelor sale administrative cu privire la admiterea pe teritoriul său, șederea sau plecarea de pe acesta a pasagerilor, a membrilor echipajului și a mărfurilor, inclusiv a corespondenței (cum ar fi normele privind intrarea, verificarea, tranzitul, securitatea aviației civile, imigrația, pașapoartele, controlul vamal și carantina) de către companiile aeriene și de către sau în numele pasagerilor, de către membrii echipajului și de către mărfuri, inclusiv corespondența, cu ocazia tranzitului, admiterii, plecării de pe teritoriul respectiv, precum și pe perioada șederii pe teritoriul respectiv. La aplicarea acestor acte cu putere de lege și norme administrative, fiecare parte acordă companiilor aeriene, în condiții similare, un tratament care nu este mai puțin favorabil decât tratamentul acordat propriilor companii aeriene sau oricărei alte companii aeriene care operează servicii aeriene internaționale similare.

ARTICOLUL 6

Siguranța aviației civile

1. Părțile reafirmă importanța cooperării strânse în domeniul siguranței aviației. În acest context, părțile se angajează să coopereze în continuare, inclusiv cu privire la operațiunile aeriene, în special pentru a permite schimbul de informații care ar putea avea impact asupra siguranței navigației aeriene internaționale, participarea părților la activitățile de supraveghere ale fiecărei părți sau desfășurarea unor activități comune de supraveghere în domeniul siguranței aviației civile și dezvoltarea de proiecte și inițiative comune, inclusiv cu țări terțe. Cooperarea va fi dezvoltată în cadrul *Acordului privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană*, încheiat la Praga la 6 mai 2009, în ceea ce privește aspectele reglementate de acordul respectiv.



2. Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele, eliberate sau validate de către una din părți prin intermediul autorităților sale aeronautice, în conformitate cu dispozițiile aplicabile din Acordul privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, sunt recunoscute drept valabile de către cealaltă parte și de către autoritățile aeronautice ale acesteia în scopul operării serviciilor aeriene, cu condiția ca respectivele certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate în temeiul și în conformitate cel puțin cu standardele stabilite de convenție.

3. În cazul în care privilegiile sau condițiile licențelor sau certificatelor menționate la alineatul (2) de mai sus, eliberate de autoritățile aeronautice ale uneia dintre părți oricărei persoane sau oricărei companii aeriene sau cu privire la orică aeronavă utilizată în operarea serviciilor aeriene, ar permite aplicarea unor standarde mai puțin stricte decât standardele minime stabilite în temeiul convenției și respectiva diferență a fost înregistrată la Organizația Aviației Civile Internaționale, sau în cazul în care respectivele autorități ar aplica un standard sau standarde care sunt mai ridicate decât standardele stabilite în temeiul convenției, sau altele decât cele din convenție, cealaltă parte poate solicita consultări între părți în cadrul Comitetului mixt în vederea clarificării practicii respective. Până la atingerea consensului în cadrul consultărilor și, în spiritul unui regim de acceptare reciprocă a certificatelor și licențelor, părțile continuă să recunoască certificatele și licențele validate de autoritățile aeronautice ale celeilalte părți. În cazul în care *Acordul privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană*, încheiat la Praga la 6 mai 2009, cuprinde dispoziții care reglementează acceptarea reciprocă a certificatelor și licențelor, fiecare parte aplică dispozițiile respective.



e
a
4. În conformitate cu legislația aplicabilă și în cadrul Acordului privind siguranța aviației civile dintre Canada și Comunitatea Europeană, încheiat la Praga la 6 mai 2009, în ceea ce privește aspectele reglementate de acordul respectiv, părțile se angajează să asigure acceptarea reciprocă a certificatelor și licențelor.

5. Orice parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia poate solicita în orice moment consultări cu cealaltă parte sau cu autoritățile aeronautice competente ale acesteia cu privire la standardele și cerințele de siguranță aplicate și administrate de autoritățile aeronautice respective. În cazul în care, în urma unor astfel de consultări, partea sau autoritățile sale aeronautice competente, care au solicitat consultările, constată că cealaltă parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia nu aplică și nu administrează în mod eficace standardele și cerințele de siguranță în domeniile respective, care, în cazul în care nu s-a decis altfel, sunt cel puțin egale cu standardele minime stabilite în temeiul convenției, cealaltă parte sau autoritățile aeronautice competente ale acesteia sunt notificate cu privire la aceste constatări și la pașii considerați necesari pentru a se conforma la aceste standarde minime. Neluarea de către cealaltă parte sau de către autoritățile aeronautice competente ale acesteia a măsurilor corective corespunzătoare în termen de cincisprezece (15) zile, sau într-un alt termen convenit, constituie un temei pentru partea sau pentru autoritățile aeronautice competente ale acesteia, care au solicitat consultările, să revoce, să suspende sau să limiteze autorizațiile de operare sau permisele tehnice, sau să suspende sau să limiteze în alt mod operațiunile unei companii aeriene pentru care răspunderea privind supravegherea siguranței revine celeilalte părți sau autorităților aeronautice competente ale acesteia.

și



6. Fiecare parte acceptă că orice aeronavă operată de sau în numele unei companii aeriene a unei părți poate, atunci când se află pe teritoriul celeilalte părți, să facă obiectul unei inspecții la sol efectuate de către autoritățile aeronautice ale celeilalte părți, în vederea verificării validității documentelor relevante ale aeronavei și ale membrilor echipajului, precum și a stării în care se prezintă aeronava și echipamentele sale, cu condiția ca o asemenea examinare să nu producă întârzieri nejustificate în operarea aeronavei.

7. Dacă autoritățile aeronautice ale uneia dintre părți, după desfășurarea unei inspecții la sol, constată că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu satisface standardele minime în vigoare, în conformitate cu convenția, sau constată lipsa unei întrețineri și a unei administrări eficiente a standardelor de siguranță în vigoare în conformitate cu convenția, autoritățile aeronautice ale părții respective notifică autoritățile aeronautice ale celeilalte părți responsabile cu supravegherea siguranței companiei aeriene care operează aeronava cu privire la respectivele constatări și la pașii pe care îi consideră necesari pentru conformarea la standardele minime respective. Neluarea măsurilor corective corespunzătoare în termen de cincisprezece (15) zile constituie temei de revocare, suspendare sau limitare a autorizațiilor de operare sau a permiselor tehnice, sau de luare a altor măsuri de suspendare sau limitare a operațiunilor companiei aeriene care operează aeronava. Aceleași măsuri se pot lua și în cazul refuzului accesului în vederea inspecției la sol.



8. Fiecare parte, prin intermediul autorităților aeronautice competente ale acesteia, are dreptul de a lua măsuri imediate, inclusiv dreptul de a revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice, sau alte măsuri de suspendare sau limitare a operațiunilor unei companii aeriene a celeilalte părți, în cazul în care consideră acest lucru necesar ținând seama de o amenințare imediată la adresa siguranței aviației civile. Atunci când este posibil, partea care ia astfel de măsuri încearcă să se consulte în prealabil cu cealaltă parte.

9. Orice măsură luată de către o parte sau de către autoritățile aeronautice competente ale acesteia în conformitate cu alineatele (5), (7) sau (8) din prezentul articol este revocată odată ce nu mai există temeiul în baza căruia s-a luat respectiva măsură.

ARTICOLUL 7

Securitatea aviației civile

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile ce le revin în temeiul dreptului internațional, părțile reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilegală, constituie o parte integrantă a prezentului acord.



2. Fără a limita caracterul general al drepturilor și obligațiilor ce le revin în temeiul dreptului internațional, părțile acționează în special în conformitate cu dispozițiile *Convenției privind infracțiunile și anumite alte acte comise la bordul aeronavelor*, încheiată la Tokio la 14 septembrie 1963, ale *Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor*, încheiată la Haga la 16 decembrie 1970, ale *Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile*, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, ale *Protocolului cu privire la reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile destinate aviației civile internaționale*, încheiat la Montreal la 24 februarie 1988 și ale *Convenției cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării*, încheiată la Montreal la 1 martie 1991, precum și ale oricărui alt acord multilateral care reglementează securitatea aviației civile și care are caracter obligatoriu pentru părți.

3. Părțile își acordă reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilegală a aeronavelor civile și a altor acte ilegale comise împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajului acestora, a aeroporturilor și a instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană, precum și a oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.



4. Părțile acționează în conformitate cu dispozițiile privind securitatea aviației civile stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca anexe la Convenția privind aviația civilă internațională în măsura în care aceste dispoziții privind securitatea sunt aplicabile părților. Părțile solicită operatorilor aeronavelor înmatriculate pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor cu sediul principal sau reședința permanentă pe teritoriul lor, precum și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste dispoziții privind securitatea aviației civile. În consecință, fiecare parte informează la cerere cealaltă parte cu privire la orice diferențe dintre normele și practicile sale și standardele de securitate a aviației civile prevăzute în anexele menționate în prezentul alineat, atunci când aceste diferențe depășesc sau completează standardele respective și sunt relevante pentru operatorii celeilalte părți. Fiecare parte poate solicita în orice moment consultări cu cealaltă parte, care să se desfășoare fără întârziere nejustificată, pentru a discuta aceste diferențe.

5. În condițiile respectării depline și reciproce a suveranității statelor, fiecare parte este de acord că operatorilor de aeronave menționați la alineatul (4) din prezentul articol li se poate solicita să respecte dispozițiile privind securitatea aviației civile menționate la alineatul respectiv stabilite de cealaltă parte pentru intrarea pe teritoriul său, plecarea de pe respectivul teritoriu sau pe perioada în care se află pe acesta. Fiecare parte se asigură că pe teritoriul său se aplică în mod eficace măsuri adecvate pentru protecția aeronavei și pentru efectuarea controalelor de securitate ale pasagerilor, ale membrilor echipajului, ale bagajelor, ale bagajelor de mână, ale mărfurilor, ale corespondenței și ale proviziilor la bord înaintea îmbarcării sau încărcării.



6. Părțile sunt de acord să conlucreze în vederea recunoașterii reciproce a standardelor de securitate și să colaboreze strâns cu privire la măsurile de control al calității pe bază de reciprocitate. Părțile sunt de asemenea de acord, după caz și pe baza unor decizii luate separat de părți, să creeze condițiile prealabile pentru punerea în aplicare a controlului unic de securitate pentru zborurile între teritoriile părților, ceea ce înseamnă scutirea de la un nou control a pasagerilor, bagajelor și/sau mărfurilor aflate în tranzit. În acest scop, părțile încheie acorduri administrative care permit consultări cu privire la măsurile privind securitatea aviației civile existente sau planificate, precum și cooperarea și schimbul de informații cu privire la măsurile de control al calității puse în aplicare de către părți. Părțile se consultă reciproc cu privire la măsurile de securitate planificate care prezintă importanță pentru operatorii situați pe teritoriul celeilalte părți la aceste acorduri administrative.

7. Fiecare parte răspunde, în măsura posibilului, la solicitările celeilalte părți de luare de măsuri speciale și rezonabile de securitate pentru a răspunde unei anumite amenințări la adresa unui anumit zbor sau a unei anumite serii de zboruri.

8. Părțile convin să coopereze în privința inspecțiilor de securitate pe care le efectuează pe oricare teritoriu prin stabilirea de mecanisme, inclusiv acorduri administrative, pentru schimbul reciproc de informații cu privire la rezultatele acestor inspecții de securitate. Părțile convin să examineze favorabil solicitările de participare, ca observatori, la inspecțiile de securitate efectuate de cealaltă parte.



9. În cazul unei capturări ilegale a unei aeronave civile sau a unei amenințări în acest sens, sau în cazul altor acte ilegale comise împotriva siguranței aeronavei, a pasagerilor, a membrilor echipajului, a aeroporturilor sau a instalațiilor de navigație aeriană, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri adecvate, cu scopul de a pune capăt rapid și în siguranță unui astfel de incident sau unei amenințări în acest sens.

10. În cazul în care o parte are motive rezonabile să creadă că cealaltă parte s-a îndepărtat de dispozițiile prezentului articol, partea respectivă poate solicita consultări prin intermediul autorităților sale competente. Astfel de consultări încep în termen de cincisprezece (15) zile de la primirea unei asemenea solicitări. Neajungerea la o înțelegere satisfăcătoare în termen de cincisprezece (15) zile de la începerea consultărilor constituie motive pentru partea care a solicitat consultările să ia măsuri de refuz, revocare, suspendare sau de impunere a unor condiții corespunzătoare cu privire la autorizațiile companiilor aeriene ale celeilalte părți. În cazul unei situații de urgență sau pentru a preveni viitoare încălcări ale dispozițiilor prezentului articol, partea care consideră că cealaltă parte s-a îndepărtat de la dispozițiile prezentului articol poate lua în orice moment măsurile temporare adecvate.



11. Fără a aduce atingere necesității de a lua măsuri imediate în vederea protejării securității transportului, părțile afirmă că, atunci când se au în vedere măsuri de securitate, fiecare parte trebuie să evalueze posibilele efecte negative din punct de vedere economic și operațional asupra operării serviciilor aeriene în temeiul prezentului acord și, în măsura permisă de lege, să ia în considerare astfel de factori atunci când stabilește ce măsuri sunt necesare și adecvate pentru a aborda preocupările respective legate de securitate.

ARTICOLUL 8

Taxe vamale, impozite și tarife

1. În măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și pe bază de reciprocitate, fiecare parte scutește companiile aeriene ale celeilalte părți de orice restricții la import, taxe asupra proprietății și impozite pe capital, taxe vamale, accize și de orice taxe sau tarife similare care sunt impuse de părți și care nu au la bază costurile serviciilor prestate, în ceea ce privește aeronavele care operează în cadrul serviciilor de transport aerian internațional, echipamentele acestora, combustibilul, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, echipamentul la sol, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile aeronavelor (incluzând alimente, băuturi și spirtoase, tutun și alte produse destinate vânzării și uzului pasagerilor în cantități limitate pe durata zborului, fără să se limiteze la acestea), precum și alte articole destinate utilizării sau utilizate exclusiv în relație cu operarea sau întreținerea aeronavei angajate în transportul aerian internațional



2. De asemenea, în măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative naționale și pe bază de reciprocitate, fiecare parte scutește de la plata taxelor, impozitelor, redevențelor și tarifelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția tarifelor calculate pe baza costului serviciului prestat:

- (a) proviziile de bord introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți și care sunt îmbarcate, în cantități rezonabile, pentru a fi utilizate la bordul aeronavelor unei companii aeriene care aparține celeilalte părți, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului respectiv;
- (b) echipamentele la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) introduse pe teritoriul unei părți pentru service-ul, întreținerea sau repararea aeronavelor unei companii aeriene a celeilalte părți, utilizate în transportul aerian internațional, precum și echipamentele informatice și părțile componente destinate handlingului pasagerilor sau al mărfurilor, sau controalelor de securitate;
- (c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele de natură tehnică introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți pentru a fi utilizate la bordul unei aeronave a unei companii aeriene a celeilalte părți, angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste consumabile sunt destinate pentru a fi folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat; și



(d) materialele tipărite, inclusiv biletele de avion, copertile biletelor, facturile pentru transportul aerian și alte materiale publicitare aferente distribuite gratuit de către compania aeriană.

3. Echipamentele de bord obișnuite, precum și materialele și proviziile păstrate în mod normal pe bordul aeronavelor și utilizate de către o companie aeriană a unei părți, pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți numai cu aprobarea autorităților vamale de pe teritoriul respectiv. În acest caz, se poate solicita ca aceste echipamente, materiale și provizii să fie plasate sub supravegherea autorităților menționate până la momentul în care sunt reexportate sau transferate în alt mod, în conformitate cu normele în domeniul vamal.

4. Scutirile prevăzute de prezentul articol sunt de asemenea acordate în cazul în care companiile aeriene ale unei părți au încheiat contracte cu o altă companie aeriană, care beneficiază în mod similar de astfel de scutiri din partea celeilalte părți, în vederea împrumutului sau a transferului pe teritoriul celeilalte părți a articolelor menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

5. Dispozițiile convențiilor respective în vigoare dintre un stat membru și Canada privind evitarea dublei impuneri a venitului și a capitalului nu sunt afectate de prezentul acord.



ARTICOLUL 9

Statistici

1. Fiecare parte furnizează celelalte părți statistice impuse de actele cu putere de lege și normele administrative interne și, la cerere, alte date statistice disponibile care pot fi solicitate în limite rezonabile în vederea examinării operării serviciilor aeriene.
2. Părțile cooperează în cadrul Comitetului mixt pentru facilitarea schimbului de date statistice în scopul monitorizării dezvoltării serviciilor aeriene.

ARTICOLUL 10

Interesele consumatorilor

1. Fiecare parte recunoaște importanța protejării intereselor consumatorilor și poate lua sau poate solicita companiilor aeriene să ia măsuri rezonabile și proporționale, pe bază nediscriminatorie, cu privire la următoarele aspecte, fără a se limita însă la acestea:
 - (a) cerințe de protejare a fondurilor avansate companiilor aeriene;



- (b) inițiative de compensare în cazul refuzului la îmbarcare;
- (c) rambursarea pasagerilor;
- (d) divulgarea publică a identității transportatorului aerian care operează efectiv aeronava;
- (e) capacitatea financiară a propriilor companii aeriene;
- (f) asigurarea de răspundere civilă pentru vătămarea corporală a pasagerilor; și
- (g) stabilirea de măsuri de accesibilitate.

2. Părțile se angajează să se consulte, în cadrul Comitetului mixt, cu privire la chestiuni legate de interesul consumatorilor, inclusiv în ceea ce privește măsurile pe care le au în vedere, în scopul ajungerii la abordări compatibile, în măsura posibilului.

ARTICOLUL 11

Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice

1. Fiecare parte se asigură că aeroporturile, căile aeriene, controlul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, securitatea aviației civile, handlingul la sol și alte infrastructuri și servicii aferente care se furnizează pe teritoriul său sunt disponibile în vederea utilizării de către companiile aeriene ale celeilalte părți, pe bază nediscriminatorie, atunci când se stabilesc mecanisme de utilizare.



2. În cea mai mare măsură posibilă, părțile iau toate măsurile rezonabile pentru a asigura accesul efectiv la infrastructuri și servicii, în funcție de constrângerile juridice, operaționale și fizice și pe bază de oportunități echitabile și egale, și a transparenței în ceea ce privește procedurile de obținere a accesului.

3. Fiecare parte se asigură că procedurile, instrucțiunile și normele sale de gestionare a sloturilor orare aplicabile aeroporturilor de pe teritoriul său se aplică în mod transparent, eficace și nediscriminatoriu.

4. În cazul în care o parte consideră că cealaltă parte încalcă prezentul articol, aceasta poate notifica celeilalte părți constatările sale și solicita consultări în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatul (4).

ARTICOLUL 12

Tarife pentru utilizarea aeroporturilor și a infrastructurilor și serviciilor aeronautice

1. Fiecare parte se asigură că tarifele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele competente ale unei părți companiilor aeriene ale celeilalte părți, pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și control al traficului aerian, sunt corecte, rezonabile, corelate cu costurile și nediscriminatorii. În orice situație, aceste tarife de utilizare se evaluează pentru companiile aeriene ale celeilalte părți în condiții care nu sunt mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărei alte companii aeriene.



2. Fiecare parte se asigură că tarifele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele sale competente companiilor aeriene ale celeilalte părți, pentru utilizarea aeroportului, a infrastructurilor și serviciilor de securitate a aviației civile și a infrastructurilor și serviciilor conexe sunt corecte, rezonabile, nu sunt discriminatorii pe nedrept și sunt distribuite echitabil între categoriile de utilizatori. Aceste tarife pot reflecta, fără însă a-l depăși, costul integral suportat de autoritățile sau organismele competente pentru furnizarea infrastructurilor de securitate a aviației civile și aeroportuare și a serviciilor corespunzătoare la aeroportul respectiv sau în cadrul sistemului aeroportului respectiv. Aceste tarife de utilizare pot include o rentabilitate moderată a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile care fac obiectul acestor tarife de utilizare sunt furnizate pe baze eficiente și economice. În orice situație, aceste tarife nu pot fi evaluate pentru companiile aeriene ale celeilalte părți în condiții mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărei alte companii aeriene la momentul evaluării acestora.

3. Fiecare parte încurajează consultările între autoritățile sau organismele competente de pe teritoriul său și companiile aeriene sau organismele lor reprezentative care utilizează serviciile și infrastructurile, și încurajează autoritățile sau organismele competente și companiile aeriene sau organismele lor reprezentative să facă schimb de astfel de informații, deoarece acestea pot fi necesare pentru a permite evaluarea precisă a caracterului moderat al tarifelor de utilizare, în conformitate cu principiile prevăzute la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Fiecare parte încurajează autoritățile competente să informeze utilizatorii într-un termen rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a tarifelor de utilizare, pentru a permite autorităților respective să ia în considerare opiniile exprimate de utilizatori înainte de efectuarea respectivelor modificări.



lui,
ntre
e
ei
nului
după
pe
rdate

4. În cadrul procedurilor de soluționare a diferendelor în conformitate cu articolul 21 (Soluționarea diferendelor), nicio parte nu este considerată a fi încălcat dispozițiile prezentului articol, cu excepția cazului în care:

- (a) aceasta nu efectuează, într-un interval de timp rezonabil, o reexaminare a tarifului sau a practicii care face obiectul plângerii celeilalte părți; sau
- (b) în urma unei astfel de reexaminări, nu ia toate măsurile pe care le-ar putea lua pentru a corecta orice tarif sau practică incompatibile cu dispozițiile prezentului articol.

ARTICOLUL 13

Cadrul comercial

și
u

1. Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți oportunitatea egală și echitabilă de a furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord.

la
să ia



Capacitate

2. Fiecare parte permite oricărei companii aeriene ale celeilalte părți să stabilească frecvența și capacitatea serviciilor aeriene pe care le oferă în temeiul prezentului acord pe baza criteriilor comerciale de piață ale companiei aeriene. Nicio parte nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave operate de companiile aeriene ale celeilalte părți, și nici nu pretinde depunerea de către companiile aeriene ale celeilalte părți a programelor pentru zborurile regulate sau charter sau a planurilor operaționale, cu excepția cazurilor cu motivație tehnică, operațională sau de mediu (calitatea aerului și zgomotul la nivel local), în temeiul condițiilor uniforme conforme cu articolul 15 din convenție.

Partajarea codurilor

3. (a) Sub rezerva cerințelor de reglementare aplicate în mod normal unor astfel de operațiuni de către fiecare parte, orice companie aeriană a celeilalte părți poate încheia acorduri de cooperare în scopul:
- (i) menținerii serviciilor sale aeriene pe rutele specificate prin vânzarea serviciilor de transport sub propriul cod pentru zboruri operate de către orice companie aeriană din Canada sau din statele membre și/sau din orice țară terță și/sau un furnizor de servicii de transport la suprafață (terestru sau maritim) din orice țară;
 - (ii) efectuării traficului sub codul oricărei alte companii aeriene, cu condiția ca aceasta să fi fost autorizată de autoritățile aeronautice ale unei părți să vândă servicii de transport sub propriul cod pentru zboruri operate de orice companie aeriană a uneia dintre părți.



- și
- 1e
- (b) O parte poate solicita tuturor companiilor aeriene implicate în partajarea codurilor să dețină autorizațiile corespunzătoare pentru rutele pe care le operează.
 - (c) O parte nu refuză autorizarea serviciilor de partajare a codurilor prevăzute la alineatul (3) litera (a) punctul (i) din prezentul articol pe motiv că compania aeriană care operează aeronava nu are dreptul de a efectua trafic sub codurile altor companii aeriene.
 - (d) Părțile solicită tuturor companiilor aeriene care au încheiat astfel de acorduri de partajare a codurilor să se asigure că pasagerii sunt pe deplin informați cu privire la identitatea operatorului și la modul de transport pentru fiecare segment al călătoriei.

Handlingul la sol

uni
i de

4. Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți, atunci când operează pe teritoriul său:

- r de
ună
de
- (a) pe bază de reciprocitate, să efectueze propriile servicii de handling la sol pe teritoriul său și, la propria alegere, să își asigure furnizarea integrală sau parțială a serviciilor de handling la sol de către un agent autorizat de autoritățile competente proprii pentru furnizarea de astfel de servicii; și
 - (b) să furnizeze servicii de handling la sol altor companii aeriene care operează pe același aeroport, cu condiția obținerii unei autorizații și cu respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile .
- e



5. Exercițarea drepturilor prevăzute la alineatul (4) literele (a) și (b) din prezentul articol nu face obiectul altor limitări fizice sau operaționale în afară de cele care derivă în principal din considerații de siguranță sau de securitate a aeroportului. Orice limitări se aplică uniform și în condiții nu mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile oferite oricărei companii aeriene din orice țară care furnizează servicii aeriene internaționale similare la momentul la care se impun limitările respective.

Reprezentanții companiilor aeriene

6. Fiecare parte permite:

- (a) companiilor aeriene ale celeilalte părți, pe bază de reciprocitate, să aducă și să mențină pe teritoriul său reprezentanți și personal comercial, managerial, de vânzări, tehnic, operațional, precum și alte categorii de personal specializat, în conformitate cu necesitățile impuse de serviciile lor;
- (b) satisfacerea acestor cerințe de personal, la opțiunea companiilor aeriene ale celeilalte părți, de către propriul personal sau utilizând serviciile oricărei alte organizații, companii sau companii aeriene care operează pe teritoriul său și care este autorizată să efectueze astfel de servicii pentru alte companii aeriene; și
- (c) companiilor aeriene ale celeilalte părți să își stabilească sedii pe teritoriul său pentru promovarea și vânzarea serviciilor sale de transport aerian și a activităților conexe.



7. Fiecare parte solicită reprezentanților și personalului companiilor aeriene ale celeilalte părți să se supună actelor sale cu putere de lege și normelor sale administrative. În conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative respective:

- (a) fiecare parte acordă, într-un interval de timp minim, autorizațiile de muncă, vizele turistice și alte documente similare necesare reprezentanților și personalului menționați la alineatul (6) din prezentul articol; și
- (b) fiecare parte facilitează și accelerează aprobarea oricăror cereri de autorizații de muncă pentru personalul care efectuează anumite sarcini temporare pe perioade care nu depășesc nouăzeci (90) de zile.

Vânzări, cheltuieli locale și transfer de fonduri

8. Fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți:

(a) să efectueze vânzări de servicii de transport aerian pe teritoriul său, direct sau, la latitudinea companiilor aeriene, prin intermediul agenților acestora, precum și să vândă servicii de transport în moneda teritoriului lor sau, la latitudinea companiilor aeriene, în monede liber convertibile ale altor țări, iar orice persoană este liberă să achiziționeze astfel de servicii de transport în moneda acceptată de respectivele companii aeriene;

(b) să plătească cheltuielile locale, inclusiv achizițiile de combustibil, pe teritoriul său, în moneda locală sau, la latitudinea companiilor aeriene, în monede liber convertibile; și



- (c) să schimbe și să transfere în străinătate, la cerere, fondurile obținute în cursul operațiunilor lor. Schimbul valutar și transferul sunt permise fără restricții sau întârziere la cursurile de schimb de pe piața valutară pentru plățile curente la momentul trimiterii solicitării de transfer și nu fac obiectul niciunei taxe cu excepția taxelor obișnuite percepute de bănci pentru asemenea tranzacții.

Servicii intermodale

9. Fiecare parte permite companiilor aeriene care operează:

- (a) servicii mixte de pasageri, să folosească servicii de transport de suprafață (terestru sau maritim) în conexiune cu serviciile aeriene. Respectivul servicii de transport pot fi furnizate de companiile aeriene prin acorduri cu transportatorii de suprafață sau companiile aeriene pot opta pentru a efectua ele însele transportul de suprafață;
- (b) servicii de transport de mărfuri, să folosească fără nicio restricție în conexiune cu serviciile aeriene, orice fel de transport de suprafață (terestru sau maritim) pentru mărfuri de la sau până la orice puncte situate pe teritoriile părților sau în țări terțe, inclusiv transportul de la și până la toate aeroporturile cu facilități vamale și inclusiv, după caz, dreptul de a transporta mărfuri prin vamă în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile; accesul la facilitățile și procedurile vamale pentru mărfurile transportate la suprafață sau pe calea aerului; precum și de a opta pentru efectuarea propriului transport de mărfuri la suprafață, cu respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative naționale care reglementează respectivul transport, sau de a furniza acest transport prin acorduri cu alți transportatori de suprafață, inclusiv transport de suprafață efectuat de alte companii aeriene din orice altă țară; și



- or
- sfer
- (c) servicii intermodale, să furnizeze, la un preț unic direct, servicii combinate de transport aerian și de suprafață, cu condiția ca pasagerii și expeditorii să fie corect informați cu privire la datele privind serviciile respective.

Stabilirea prețurilor

10. Părțile permit stabilirea liberă a prețurilor de către companiile aeriene pe baza concurenței libere și echitabile. Niciuna din părți nu va lua măsuri unilaterale împotriva introducerii sau continuării practicării unui preț pentru servicii de transport internațional cu destinația sau provenind de pe teritoriul propriu.

11. Părțile nu vor impune transmiterea prețurilor către autoritățile aeronautice.

12. Părțile permit autorităților aeronautice să poarte discuții cu privire la aspecte cum ar fi, fără a se limita la, prețurile care ar putea fi nejustificate, nerezonabile sau discriminatorii.

Sistemele informatizate de rezervare

13. Părțile aplică actele cu putere de lege și normele administrative proprii aferente operațiunilor sistemelor informatizate de rezervare de pe teritoriile lor, pe bază echitabilă și nediscriminatorie.



Franciza și utilizarea mărcilor

14. Companiile aeriene ale oricărei părți pot furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord pe baza unui acord de franciză sau de utilizare a mărcilor cu companii, inclusiv companii aeriene, dacă compania aeriană care furnizează serviciile aeriene respective dispune de autorizația corespunzătoare de rută, îndeplinește condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și normele administrative naționale, și sub rezerva aprobării de către autoritățile aeronautice.

Închirierea aeronavelor cu echipaj

15. În scopul furnizării de servicii aeriene în temeiul prezentului acord, cu condiția ca compania aeriană care furnizează serviciile respective și operatorul aeronavei în baza unui astfel de acord să dețină autorizațiile necesare, companiile aeriene ale părților pot furniza servicii aeriene în temeiul prezentului acord utilizând aeronave și echipaje puse la dispoziție de alte companii aeriene, inclusiv din alte țări, sub rezerva aprobării de către autoritățile aeronautice. În sensul prezentului alineat, companiilor aeriene care operează aeronava nu li se cere să dispună de autorizația de rută aferentă.



Zboruri charter/neregulate

16. Dispozițiile de la articolele 4 (Investiții), 5 (Aplicarea dispozițiilor legislative), 6 (Siguranța aviației civile), 7 (Securitatea aviației civile), 8 (Taxele vamale, impozite și tarife), 9 (Statistică), 10 (Interesele consumatorilor), 11 (Disponibilitatea aeroporturilor și a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice), 12 (Tarife pentru utilizarea aeroporturilor, a infrastructurilor și a serviciilor aeronautice), 13 (Cadrul comercial), 14 (Mediul concurențial), 15 (Gestiunea traficului aerian), 17 (Comitetul mixt) și 18 (Mediul) din prezentul acord se aplică de asemenea zborurilor charter și altor zboruri neregulate operate de transportatorii aerieni ai unei părți cu destinația sau provenind de pe teritoriul celeilalte părți.

17. La acordarea autorizațiilor și permiselor solicitate de un transportator aerian în urma solicitării dreptului de a opera zboruri charter și alte zboruri neregulate, părțile acționează într-un interval procedural minim.

ARTICOLUL 14

Mediul concurențial

1. Părțile confirmă că obiectivul lor comun este de a institui un mediu concurențial echitabil pentru operarea serviciilor aeriene. Părțile recunosc că practicile concurențiale echitabile ale companiilor aeriene sunt mai probabile în cazul în care companiile aeriene respective funcționează pe o bază integral comercială și nu sunt subvenționate de către stat. De asemenea, părțile recunosc că aspecte precum, dar nelimitate la: condițiile de privatizare a companiilor aeriene, eliminarea subvențiilor care denaturează concurența, accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructurile și serviciile aeroportuare, precum și la sistemele informatizate de rezervare, sunt factori cheie pentru realizarea unui mediu concurențial echitabil.



2. Dacă o parte constată că pe teritoriul celeilalte părți există condiții care ar putea prejudicia mediul concurențial echitabil și operarea de către companiile aeriene proprii a serviciilor aeriene în conformitate cu prezentul acord, atunci respectiva parte poate prezenta celeilalte părți observații în acest sens. Aceasta poate, de asemenea, să solicite convocarea unei reuniuni a Comitetului mixt. Părțile acceptă că măsura în care o subvenție sau o altă intervenție ar putea prejudicia atingerea obiectivelor acordului cu privire la mediul concurențial reprezintă un subiect legitim de dezbatere în cadrul Comitetului mixt.

3. Subiectele care pot fi discutate în temeiul prezentului articol 14 includ, fără a se limita la: injecțiile de capital, subvenționarea încrucișată, ajutoarele nerambursabile, garanțiile, proprietatea, reducerea sau scutirea de impozite, protecția împotriva falimentului sau asigurarea de către orice entitate guvernamentală. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 14 alineatul (4), o parte, cu notificarea celeilalte părți, poate contacta entitățile guvernamentale competente de pe teritoriul celeilalte părți, inclusiv entități la nivel statal, provincial sau local, pentru a discuta chestiuni legate de prezentul articol.

4. Părțile recunosc cooperarea dintre autoritățile lor respective din domeniul concurenței atestată de „Acordul dintre Guvernul Canadei și Comunitățile Europene cu privire la aplicarea legislațiilor acestora în domeniul concurenței”, încheiat la Bonn la 17 iunie 1999.



5. Dacă, în urma consultărilor din cadrul Comitetului mixt, una dintre părți consideră că persistă condițiile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) și că acest lucru este susceptibil să conducă la dezavantaje sau la prejudicii semnificative în dauna companiei sau companiilor sale aeriene, aceasta poate lua măsuri în acest sens. O parte poate lua măsuri în temeiul prezentului alineat începând cu prima dintre datele următoare: data stabilirii de către Comitetul mixt, printr-o decizie a acestuia, a procedurilor și a criteriilor pentru aplicarea unor astfel de măsuri, sau un an de la data la care prezentul acord este aplicat cu titlu provizoriu de către părți sau de la care acesta intră în vigoare. Orice măsură luată în temeiul prezentului alineat este adecvată, proporțională și limitată la strictul necesar în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata. Măsurile vizează exclusiv entitatea care beneficiază de condițiile prevăzute la alineatul (2) și nu aduc atingere dreptului oricărei părți de a lua măsuri în temeiul articolului 21 (Soluționarea diferendelor).

ARTICOLUL 15

Gestionarea traficului aerian

Părțile cooperează la tratarea chestiunilor care țin de supravegherea siguranței și de politici cu privire la gestionarea traficului aerian, în vederea optimizării eficienței globale, a reducerii costurilor și a sporirii siguranței și capacității sistemelor existente. Părțile își încurajează furnizorii de servicii de navigație aeriană proprii să continue colaborarea cu privire la interoperabilitate în scopul continuării integrării sistemelor ambelor părți în măsura posibilului, a reducerii impactului aviației asupra mediului și, după caz, a schimbului de informații.



ARTICOLUL 16

Continuarea desemnărilor și autorizațiilor

1. Orice companie aeriană din Canada sau dintr-un stat membru deținătoare a unei desemnări din partea guvernului țării sale în temeiul unui acord de transport aerian cu Canada, înlocuit de prezentul acord, se consideră a fi o companie aeriană desemnată să opereze servicii aeriene.

2. Până la eliberarea unei licențe sau a unei autorizații noi sau modificate în temeiul prezentului acord, orice companie aeriană din Canada sau dintr-un stat membru deținător al unei licențe sau autorizații eliberate de autoritățile aeronautice ale unei părți, valabile pentru operarea de servicii aeriene la data intrării în vigoare a prezentului acord, dispune în continuare de toate autorizațiile prevăzute de licența sau autorizația respectivă și este considerată a avea autorizarea de a opera servicii aeriene în conformitate cu prezentul acord.

3. Niciun element din prezentul acord nu împiedică obținerea, de către o companie aeriană a unei părți care nu a fost menționată la alineatele (1) sau (2) din prezentul articol, a desemnării sau a autorizației de a opera servicii aeriene.



ARTICOLUL 17

Comitetul mixt

1. Părțile instituie prin prezentul acord un comitet compus din reprezentanți ai părților (denumit în continuare „Comitetul mixt”).
2. Comitetul mixt identifică autoritățile aeronautice și alte autorități competente cu privire la chestiuni reglementate de prezentul acord și facilitează contactele dintre acestea.
3. Comitetul mixt se reunește după cum și când este necesar și cel puțin o dată pe an. Oricare dintre părți poate solicita convocarea unei reuniuni.
4. Orice parte poate, de asemenea, solicita reunirea Comitetului mixt pentru consultări cu privire la orice chestiune legată de interpretarea sau aplicarea prezentului acord și pentru a încerca să soluționeze orice probleme ridicate de cealaltă parte. Reuniunea se organizează cât mai curând posibil, însă nu mai târziu de două luni de la data primirii solicitării, cu excepția cazului în care părțile decid altfel.
5. Comitetul mixt adoptă decizii în cazurile prevăzute în mod expres de acord.



6. Comitetul mixt stimulează cooperarea dintre părți și poate examina orice chestiune legată de funcționarea sau de punerea în aplicare a prezentului acord, incluzând următoarele, fără însă a se limita la acestea:

- (a) examinarea condițiilor de piață care afectează serviciile aeriene în temeiul prezentului acord;
- (b) schimbul de informații, inclusiv consiliere cu privire la modificările legislației și politicilor interne care afectează acordul;
- (c) examinarea domeniilor care ar putea fi incluse ulterior în acord, inclusiv recomandarea unor eventuale modificări ale acordului;
- (d) recomandări cu privire la condițiile, procedurile și modificările necesare pentru ca noile state membre să devină părți la prezentul acord; și
- (e) discutarea unor chestiuni legate de investiții, proprietate și control și confirmarea îndeplinirii condițiilor pentru deschiderea progresivă a drepturilor de trafic, în conformitate cu anexa 2 la prezentul acord.

7. Comitetul mixt dezvoltă cooperarea și stimulează schimburile la nivel de experți cu privire la noile inițiative legislative sau de reglementare.

8. Comitetul mixt își aprobă, prin decizie, regulamentul de procedură.

9. Toate deciziile Comitetului mixt se iau prin consens.



ARTICOLUL 18

Mediul

1. Părțile recunosc importanța protecției mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale.
2. Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor părților în conformitate cu dreptul internațional și cu convenția, fiecare parte are dreptul în jurisdicția sa suverană să ia și să aplice măsurile corespunzătoare privind efectele transportului aerian asupra mediului, cu condiția ca asemenea măsuri să fie aplicate indiferent de naționalitate.
3. Părțile recunosc că raportul dintre costurile și beneficiile măsurilor de protecție a mediului trebuie să fie evaluat atent în procesul de elaborare a politicii aeronautice internaționale. În cazul în care o parte examinează un proiect de măsuri de protecție a mediului, aceasta ar trebui să estimeze posibilele efecte negative asupra exercitării drepturilor prevăzute în prezentul acord și, dacă măsurile respective sunt adoptate, ea ar trebui să acționeze pentru a contracara orice astfel de efecte negative.
4. Părțile recunosc importanța conlucrării și, în cadrul discuțiilor multilaterale, a examinării efectelor aviației asupra mediului și economiei, precum și a asigurării faptului că orice măsuri de contracarare a acestor efecte sunt pe deplin conforme cu obiectivele prezentului acord.



5. În cazul adoptării unor măsuri de protecție a mediului, standardele de protecție a mediului adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale în anexele la convenție trebuie respectate, în afara cazurilor în care au fost făcute notificări privind diferențe față de aceste standarde.

6. Părțile vor depune eforturi pentru a se consulta reciproc cu privire la aspecte legate de protecția mediului, inclusiv asupra măsurilor planificate care sunt susceptibile a avea efecte semnificative asupra serviciilor aeriene internaționale reglementate de prezentul acord, în vederea ajungerii la abordări compatibile, în măsura posibilului. Consultările încep în termen de 30 de zile de la primirea solicitării în acest sens, sau în orice alt termen stabilit de comun acord.

ARTICOLUL 19

Chestiuni legate de forța de muncă

1. Părțile recunosc importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra forței de muncă, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă.

2. Oricare dintre părți poate solicita convocarea unei reuniuni a Comitetului mixt în temeiul articolului 17, în vederea discutării chestiunilor referitoare la forța de muncă menționate la alineatul (1) din prezentul articol.



ARTICOLUL 20

Cooperare internațională

În conformitate cu dispozițiile articolului 17, părțile pot supune atenției Comitetului mixt chestiuni legate de:

- (a) transportul aerian și organizațiile internaționale;
- (b) evoluții posibile în relațiile dintre părți și alte țări în domeniul transportului aerian; și
- (c) tendințe în acordurile bilaterale sau multilaterale

inclusiv, acolo unde este posibil, propuneri de elaborare a unor poziții coordonate în aceste domenii.



ARTICOLUL 21

Soluționarea diferendelor

1. În cazul unui diferend între părți cu privire la interpretarea sau aplicarea prezentului acord, părțile depun mai întâi eforturi de soluționare a diferendului prin consultări oficiale în cadrul Comitetului mixt. Consultările oficiale încep cât mai curând posibil și fără a se aduce atingere dispozițiilor de la articolul 17 alineatul (4), în termen de cel mult 30 de zile de la data primirii de către una dintre părți a cererii scrise formulate de cealaltă parte, cu trimitere la prezentul articol, cu excepția cazului în care părțile decid altfel.
2. Dacă diferendul nu se soluționează în termen de 60 de zile de la primirea cererii de consultări oficiale, prin consensul părților, diferendul poate fi deferit spre soluționare unei persoane sau unui organism. Dacă părțile nu ajung la un consens în acest sens, diferendul este înaintat, la cererea oricărei părți, unui tribunal arbitral format din trei arbitri, în conformitate cu procedurile descrise în continuare.
3. În termen de 30 de zile de la primirea cererii de arbitraj, fiecare parte implicată în diferend desemnează un arbitru independent. Un al treilea arbitru este numit într-un termen suplimentar de 45 de zile, prin acordul celor doi arbitri desemnați de către părți. Dacă una dintre părți nu desemnează un arbitru în termenul stabilit, sau dacă cel de-al treilea arbitru nu este numit în termenul stabilit, oricare dintre părți poate solicita președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să numească arbitrul sau arbitrii necesari, după caz. Dacă președintele are aceeași naționalitate ca una dintre părți, numirea se face de către vicepreședintele cu vechimea cea mai mare care nu poate fi descalificat din același motiv. În orice caz, cel de-al treilea arbitru trebuie să fie resortisant al unui stat terț, să îndeplinească funcția de președinte al tribunalului arbitral și să stabilească locul unde se va desfășura arbitrajul.



4. Tribunalul arbitral își stabilește propriile reguli de procedură și calendarul lucrărilor.
5. La cererea uneia dintre părți, tribunalul arbitral poate ordona celeilalte părți la diferend să pună în aplicare măsuri corective temporare până la pronunțarea deciziei definitive a tribunalului.
6. Tribunalul încearcă să prezinte o decizie scrisă în termen de 180 de zile de la primirea cererii de arbitraj. Tribunalul decide cu majoritatea membrilor săi.
7. Dacă tribunalul hotărăște că a existat o încălcare a prezentului acord, iar partea responsabilă nu procedează la înlăturarea ei, sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte pe baza unei soluții reciproc satisfăcătoare în termen de 30 de zile de la notificarea hotărârii tribunalului arbitral, cealaltă parte poate suspenda acordarea drepturilor echivalente care reies din prezentul acord până când se ajunge la o înțelegere în privința soluționării diferendului.
8. Cheltuielile tribunalului arbitral se suportă în mod egal de către părțile la diferend.
9. În sensul prezentului articol, Comunitatea Europeană și statele membre acționează împreună.



ARTICOLUL 22

Modificarea

Toate modificările la prezentul acord pot fi stabilite de comun acord de către părți în temeiul consultărilor desfășurate în conformitate cu articolul 17 (Comitetul mixt) din prezentul acord. Modificările intră în vigoare în conformitate cu dispozițiile articolului 23 (Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie).

ARTICOLUL 23

Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie

1. Prezentul acord intră în vigoare la o lună de la data ultimei note diplomatice prin care părțile confirmă finalizarea tuturor procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord. În scopul acestui schimb de note, Comunitatea Europeană și statele sale membre desemnează Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene. Canada trimite Secretariatului General al Consiliului Uniunii Europene nota diplomatică sau notele diplomatice destinate Comunității Europene și statelor membre ale acesteia, iar Secretariatul General al Consiliului Uniunii Europene trimite Canadei notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor membre ale acesteia. Nota sau notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor sale membre conțin comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă finalizarea procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului acord.



2. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (1) al prezentului articol, părțile convin să aplice prezentul acord cu titlu provizoriu, în conformitate cu dispozițiile de drept intern ale părților, începând cu prima zi a lunii ulterioare datei ultimei note diplomatice prin care părțile și-au notificat reciproc finalizarea procedurilor interne relevante pentru aplicarea provizorie a prezentului acord.

ARTICOLUL 24

Denunțarea acordului

O parte poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți, pe căi diplomatice, o notificare scrisă privind decizia sa de a denunța prezentul acord. Notificarea se comunică simultan Organizației Aviației Civile Internaționale și Secretariatului Organizației Națiunilor Unite. Acordul încetează la un (1) an de la data primirii notificării de către cealaltă parte, cu excepția cazului în care notificarea privind denunțarea acordului este retrasă de comun acord înainte de expirarea acestui termen. În absența confirmării de primire de către cealaltă parte, notificarea se consideră a fi fost primită la paisprezece (14) zile de la primirea notificării de către Organizația Aviației Civile Internaționale și de către Secretariatul Organizației Națiunilor Unite.



ARTICOLUL 25

Înregistrarea acordului

În conformitate cu articolul 102 din Carta *Organizației Națiunilor Unite*, prezentul acord și toate modificările acestuia se înregistrează la Organizația Aviației Civile Internaționale și la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite după intrarea sa în vigoare. Cealaltă parte este informată cu privire la înregistrare imediat ce aceasta a fost confirmată de către secretariatele Organizației Aviației Civile Internaționale și Organizației Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 26

Relația cu alte acorduri

1. În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau validează o decizie adoptată de Organizația Aviației Civile Internaționale sau de o altă organizație interguvernamentală internațională care tratează chestiuni reglementate de prezentul acord, părțile se consultă în cadrul Comitetului mixt pentru a stabili măsura în care prezentul acord este afectat de dispozițiile deciziei sau acordului multilateral și dacă prezentul acord ar trebui revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.



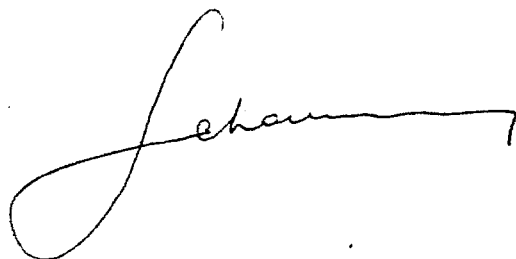
2. Pe perioada aplicării provizorii în temeiul articolului 23 alineatul (2) (Intrarea în vigoare și aplicarea provizorie) din acord, acordurile bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3 la prezentul acord se suspendă, cu excepția celor prevăzute în anexa 2 la prezentul acord. La intrarea în vigoare în temeiul articolului 23 alineatul (1) din prezentul acord, prezentul acord înlocuiește dispozițiile relevante din acordurile bilaterale enumerate în anexa 3 la prezentul acord, cu excepția celor prevăzute în anexa 2 la prezentul acord.

DREPT CARE, subsemnații, autorizați în mod corespunzător în acest sens, au semnat prezentul acord.

ÎNCHEIAT în duplicat la..... la..... 200... în limbile bulgară, cehă, daneză, olandeză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, maghiară, italiană, letonă, lituaniană, malteză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză, fiecare dintre versiunile lingvistice fiind în egală măsură autentică.

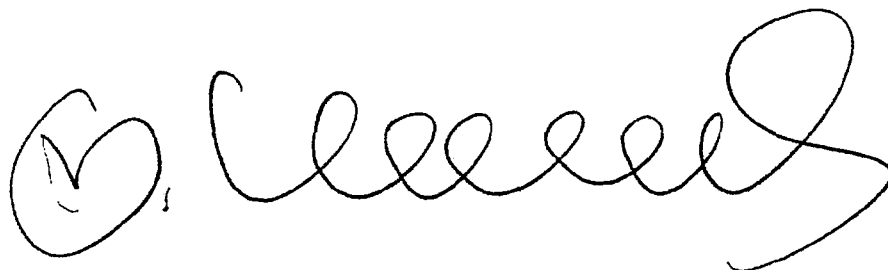


Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

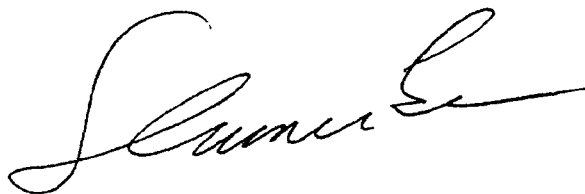


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България




Za Českou republiku

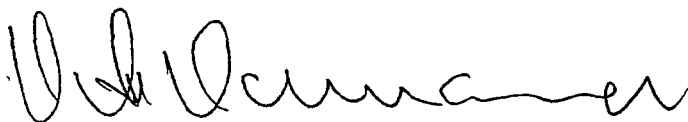


CE/CA/X 3

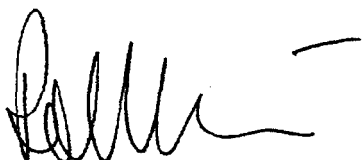
På Kongeriget Danmarks vegne



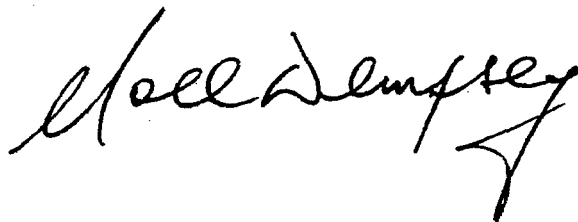
Für die Bundesrepublik Deutschland



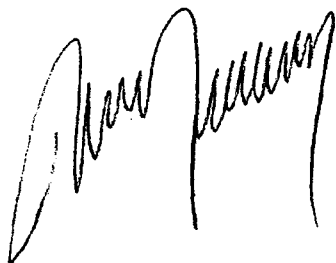
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française

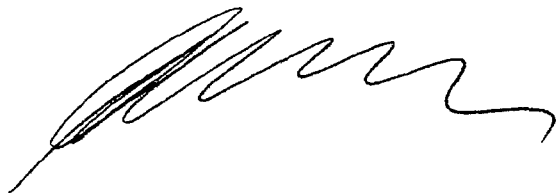


Per la Repubblica italiana




CE/CA/X 7

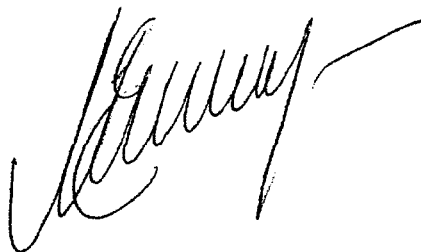
Για την Κυπριακή Δημοκρατία



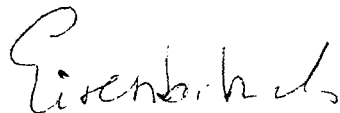
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



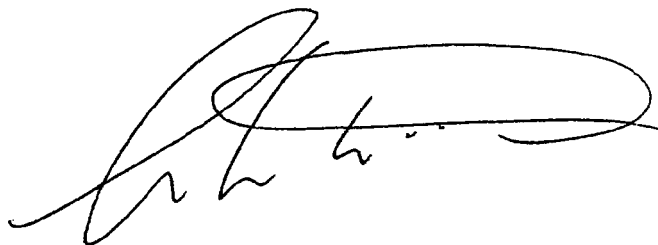
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



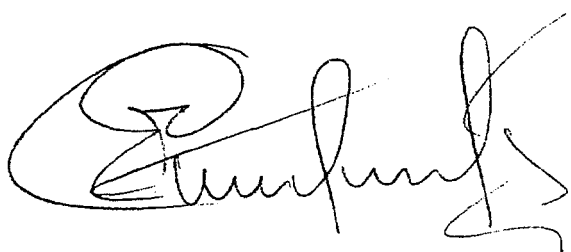
A Magyar Köztársaság részéről

GL

Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



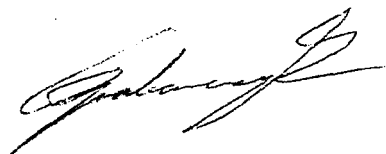
Für die Republik Österreich

Donis Ducej

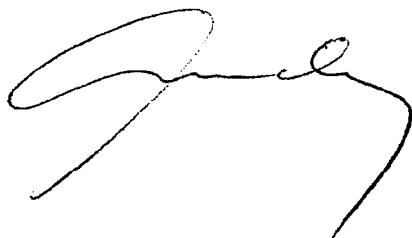
CE/CA/X 11



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



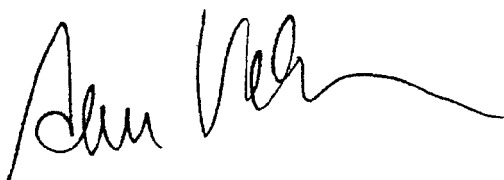
CE/CA/X 13



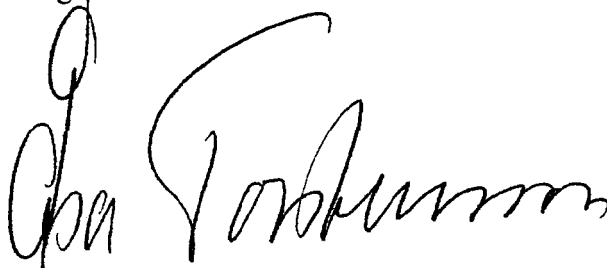
Za Slovenskú republiku



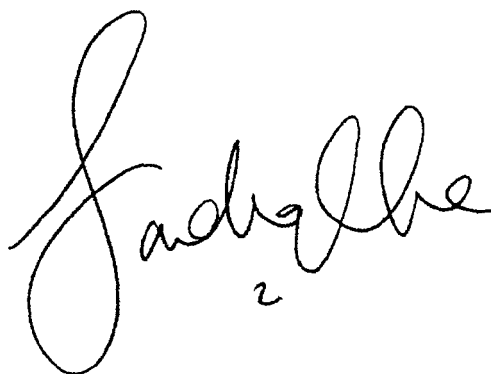
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



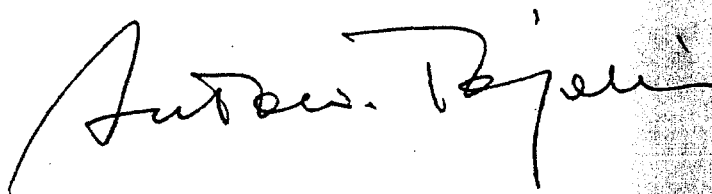
För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



For Canada
Pour le Canada



CE/CA/X 17

TABLOUL DE ZBOR

1. În sensul dispozițiilor de la articolul 2 alineatul (1) litera (c) din prezentul acord, fiecare parte permite companiilor aeriene ale celeilalte părți să furnizeze servicii de transport aerian pe rutele specificate în continuare:

(a) Pentru companiile aeriene ale Canadei

Puncte anterioare – Puncte situate în Canada – Puncte intermediare – Puncte situate în statele membre – Puncte ulterioare

(b) Pentru companiile aeriene din Comunitatea Europeană:

Puncte anterioare – Puncte situate în statele membre – Puncte intermediare – Puncte situate în Canada – Puncte ulterioare

2. Companiile aeriene ale unei părți pot, pe oricare dintre zboruri sau pe toate zborurile și la propria alegere:

(a) opera zboruri într-o direcție sau în ambele;

(b) combina diferite numere de zbor în cadrul unei singure operațiuni de zbor a unei aeronave;



- (c) deservi puncte anterioare, intermediare și ulterioare și puncte situate pe teritoriul oricăreia dintre părți, în orice combinație și în orice ordine;
- (d) omite escalele la orice punct sau puncte;
- (e) transfera traficul de la oricare din aeronavele sale la oricare altă aeronavă a sa, fără nicio limitare în ceea ce privește modificarea tipului sau a numărului zborului operat în orice punct;
- (f) deservi puncte anterioare oricărui punct situat pe teritoriul părții respective, cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului de zbor, precum și oferi și face publicitate serviciilor respective ca servicii directe;
- (g) face escale la orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul sau în afara teritoriului oricăreia dintre părți;
- (h) face astfel încât traficul să tranziteze puncte intermediare și puncte situate pe teritoriul celeilalte părți;
- (i) combina traficul pe aceeași aeronavă, indiferent de originea traficului respectiv; și
- (j) furniza servicii prin partajare de coduri în conformitate cu dispozițiile de la articolul 13 (Cadrul comercial) alineatul (3) din prezentul acord;

fără limitări de direcție sau geografice și fără pierderea niciunui drept de a efectua traficul de altfel autorizat în conformitate cu prezentul acord.



DISPOZIȚII PRIVIND DISPONIBILITATEA DREPTURILOR

SECȚIUNEA 1

Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene ale celor două părți

1. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 4 (Investiții), deținerea proprietății asupra companiilor aeriene ale unei părți de către resortisanți ai tuturor celorlalte părți este permisă, pe bază de reciprocitate, în măsura permisă de actele cu putere de lege și normele administrative interne ale Canadei privind investițiile străine în companiile aeriene.
2. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la articolul 3 (Desemnare, autorizare și revocare) alineatul (2) litera (c) și de la articolul (4) (Investiții) din acord, în locul articolului 3 (Desemnare, autorizare și revocare) alineatul (2) litera (c) se aplică următoarea dispoziție privind proprietatea și controlul companiilor aeriene, atâta timp cât actele cu putere de lege și normele administrative menționate în secțiunea 2 alineatul (2) literele (c) și (d) din prezenta anexă nu dispun altfel:

„în cazul unei companii aeriene din Canada, o parte substanțială a proprietății și controlul efectiv asupra companiei aeriene sunt deținute de resortisanți canadieni, compania aeriană este autorizată drept companie aeriană canadiană, iar această companie aeriană are sediul principal în Canada; în cazul unei companii aeriene dintr-un stat membru, o parte substanțială a proprietății și controlul efectiv al companiei aeriene sunt deținute de resortisanți ai statelor membre, ai Islandei, ai Liechtensteinului, ai Norvegiei sau ai Elveției, compania aeriană este autorizată drept companie aeriană comunitară, iar această companie aeriană are sediul principal într-un stat membru”.



SECȚIUNEA 2

Disponibilitatea progresivă a drepturilor de trafic

1. La exercitarea drepturilor de trafic stabilite la alineatul (2) din prezenta secțiune, companiile aeriene ale părților beneficiază de flexibilitatea operațională permisă potrivit anexei 1 alineatul (2).
2. Fără a se aduce atingere drepturilor de trafic stabilite în anexa 1 la prezentul acord:
 - (a) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să dețină și să controleze până la 25 la sută din acțiunile cu drept de vot ale companiilor aeriene ale acesteia, se aplică următoarele drepturi:
 - (i) pentru servicii mixte de pasageri și servicii all-cargo, pentru companiile aeriene canadiene, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între orice puncte situate în Canada și orice puncte situate în statele membre; pentru companiile aeriene comunitare, dreptul de a furniza servicii aeriene între orice puncte situate în statele membre și orice puncte situate în Canada. În plus, pentru serviciile mixte de pasageri și pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale uneia dintre părți, dreptul de a furniza servicii de transport aerian internațional spre și dinspre puncte situate în țări terțe via orice puncte situate pe teritoriul părții respective, cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului de zbor, precum și dreptul de a oferi și de a face publicitate serviciilor respective ca servicii directe



- (ii) pentru toate serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între teritoriul celeilalte părți și puncte situate în țări terțe împreună cu servicii între puncte situate pe teritoriul propriu și puncte situate pe teritoriul celeilalte părți;
- (iii) pentru serviciile mixte de pasageri și pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile de operare prevăzute de acordurile bilaterale privind transportul aerian între Canada și statele membre enumerate în anexa 3 secțiunea 1, precum și drepturile de operare prevăzute în convențiile care se aplică între Canada și statele membre în mod individual, după cum se menționează în anexa 3 secțiunea 2. Fiind vorba de drepturi aferente celei de-a cincea libertăți în ceea ce privește punctele ulterioare specificate în prezentul paragraf, orice limitare alta decât limitările geografice, limitările vizând numărul de puncte și limitările de frecvență specificate nu se mai aplică; și
- (iv) pentru o mai mare certitudine, drepturile prevăzute la paragrafele anterioare (i) și (ii) pot fi exercitate în cazul în care nu a existat niciun acord sau nicio dispoziție bilaterală la data aplicării provizorii sau a intrării în vigoare a prezentului acord, sau în cazul în care drepturile prevăzute de un acord care au fost disponibile imediat înainte de aplicarea provizorie sau intrarea în vigoare a prezentului acord nu erau la fel de liberale ca drepturile prevăzute la paragrafele anterioare (i) și (ii).



- (b) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să dețină și să controleze până la 49 la sută din acțiunile cu drept de vot din companiile aeriene ale acestora, se aplică următoarele drepturi, în plus față de cele prevăzute la alineatul (2) litera (a):
- (i) pentru serviciile mixte de pasageri , pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită în orice puncte intermediare și, pentru companiile aeriene canadiene, între orice puncte situate într-un stat membru și orice puncte situate în alt stat membru, cu condiția ca, în cazul companiilor aeriene canadiene; serviciul să includă un punct situat în Canada, iar în cazul companiilor aeriene comunitare, să includă un punct situat în orice stat membru;
 - (ii) pentru serviciile mixte de pasageri, pentru companiile aeriene canadiene, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită între orice puncte situate în statele membre și orice puncte situate în Maroc, Elveția, Spațiul Economic European și pe teritoriul celorlalți membri ai spațiului aerian comun european; și
 - (iii) pentru serviciile all-cargo, pentru companiile aeriene ale unei părți, fără condiția de a se deservi un punct situat pe teritoriul părții respective, dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte situate pe teritoriul celeilalte părți și puncte situate într-o țară terță.

- (c) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit resortisanților celeilalte părți să înființeze o companie aeriană pe teritoriul celeilalte părți în scopul furnizării de servicii aeriene interne și internaționale și în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatele (5), (6) litera (e) și (9) din prezentul acord, se aplică următoarele drepturi în plus față de dispozițiile alineatului (2) literele (a) și (b):
- (i) pentru serviciile mixte de pasageri, pentru companiile aeriene ale ambelor părți, drepturile aferente celei de-a cincea libertăți se exercită în orice puncte ulterioare, fără limitare de frecvență.
- (d) în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative interne ale ambelor părți permit proprietatea și controlul integral al companiilor aeriene ale acestora de către resortisanții ai celeilalte părți, și ambele părți permit aplicarea integrală a anexei 1, în temeiul articolului 17 (Comitetul mixt) alineatele (5), (6) litera (e) și (9) din prezentul acord și în temeiul confirmării de către părți prin procedurile proprii, dispozițiile anexei 2 sus-menționate nu se mai aplică și intră în vigoare anexa 1.



ACORDURILE BILATERALE DINTRE
CANADA ȘI STATELE MEMBRE ALE COMUNITĂȚII EUROPENE

SECTIUNEA 1

Conform dispozițiilor articolului 26 din prezentul acord, următoarele acorduri bilaterale încheiate între Canada și statele membre se suspendă sau se înlocuiesc cu prezentul acord:

- (a) Republica Austria: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Federal al Austriei privind transportul aerian, semnat la 22 iunie 1993;
- (b) Regatul Belgiei: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Belgiei privind transportul aerian, semnat la 13 mai 1986;
- (c) Republica Cehă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Cehe privind transportul aerian, semnat la 13 martie 1996; Schimbul de note de modificare a acordului, semnat la 28 aprilie 2004 și 28 iunie 2004;
- (d) Regatul Danemarcei: Acordul dintre Canada și Danemarca privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 13 decembrie 1949; Schimbul de note dintre Canada și Danemarca privind Acordul privind transportul aerian semnat între cele țări la Ottawa la 13 decembrie 1949, semnat la 13 decembrie 1949; Schimbul de note dintre Canada și Danemarca de modificare a Acordului din 1949 privind serviciile aeriene, semnat la 16 mai 1958.



- (e) Republica Finlanda: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Finlandei privind serviciile aeriene dintre și din afara teritoriilor lor respective, semnat la 28 mai 1990. Schimbul de note constituind un Acord de modificare a Acordului dintre Guvernul Canadei și Guvernul Finlandei privind serviciile aeriene dintre și din afara teritoriilor lor respective, încheiat la Helsinki la 28 mai 1990, semnat la 1 septembrie 1999;
- (f) Republica Franceză: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Franceze privind transportul aerian, semnat la 15 iunie 1976. Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Franceze de modificare a Acordului privind transportul aerian semnat la Paris la 15 iunie 1976, semnat la 21 decembrie 1982;
- (g) Republica Federală Germania: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Federale Germania privind transportul aerian, semnat la 26 martie 1973; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Federale Germania de modificare a Acordului privind transportul aerian, semnat la Ottawa la 26 martie 1973, semnat la 16 decembrie 1982 și la 20 ianuarie 1983;
- (h) Republica Elenă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Elene privind transportul aerian, semnat la 20 august 1984; Schimbul de note constituind un Acord între Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Elene de modificare a Acordului privind transportul aerian, încheiat la Toronto la 20 august 1984, semnat la 23 iunie 1995 și la 19 iulie 1995;



- (i) Republica Ungară: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Ungare privind transportul aerian, semnat la 7 decembrie 1998;
- (j) Irlanda: Acordul dintre Canada și Irlanda privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 8 august 1947; Schimbul de note (19 aprilie și 31 mai 1948) dintre Canada și Irlanda de modificare a Acordului privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 31 mai 1948; Schimbul de note dintre Canada și Irlanda constituind un Acord de modificare a anexelor la Acordul privind transportul aerian din 8 august 1947, semnat la 9 iulie 1951. Schimbul de note dintre Canada și Irlanda de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre cele două țări din 8 august 1947, semnat la 23 decembrie 1957;
- (k) Republica Italiană: Acordul dintre Canada și Italia privind serviciile aeriene, semnat la 2 februarie 1960; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Italiene constituind un Acord de modificare a Acordului privind serviciile aeriene, astfel cum se specifică în procesul-verbal convenit din 28 aprilie 1972, semnat la 28 august 1972;
- (l) Regatul Țărilor de Jos: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Țărilor de Jos privind transportul aerian, semnat la 2 iunie 1989; Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Țărilor de Jos constituind un Acord privind operarea zborurilor neregulate (charter), semnat la 2 iunie 1989;



- (m) Republica Polonă: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Populare Polone privind transportul aerian, semnat la 14 mai 1976; Schimbul de note constituind un Acord între Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Populare Polone privind articolele IX, XI, XIII și XV ale Acordului privind transportul aerian semnat la 14 mai 1976, semnat la aceeași dată;
- (n) Republica Portugheză: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Portugaliei privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și portugheze, semnat la 25 aprilie 1947. Schimbul de note dintre Guvernul Canadei și Guvernul Portugaliei de modificare a alineatelor (3) și (4) din anexa la Acordul privind serviciile aeriene dintre cele două țări semnat la Lisabona la 25 aprilie 1947, semnat la 24 și 30 aprilie 1957. Schimbul de note dintre Canada și Portugalia de modificare a alineatului (7) din anexa la Acordul privind serviciile aeriene dintre cele două țări, semnat la 5 și 31 martie 1958;
- (o) România: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Socialiste România privind transportul aerian civil, semnat la 27 octombrie 1983;
- (p) Regatul Spaniei: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Spaniei privind transportul aerian, semnat la 15 septembrie 1988;



- (q) Regatul Suediei: Acordul dintre Canada și Suedia privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și suedeze, semnat la 27 iunie 1947; Schimbul de note dintre Canada și Suedia de completare a Acordului privind serviciile aeriene între teritoriile canadiene și suedeze, semnat la 27 și 28 iunie 1947. Schimbul de note dintre Canada și Suedia de modificare a Acordului din 1947 privind serviciile aeriene, semnat la 16 mai 1958; și
- (r) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord: Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind serviciile aeriene, semnat la 22 iunie 1988.



SECTIUNEA 2

În scopurile anexei 2, secțiunea 2, următoarele drepturi sunt disponibile în conformitate cu alineatul (2) litera (a) punctul (iii):

Partea 1 pentru companiile aeriene din Canada

În ceea ce privește operarea de servicii mixte de pasageri între Canada și statele membre individuale și în cadrul operării serviciilor all-cargo, companiile aeriene din Canada au următoarele drepturi:

Statul membru	Drepturi de trafic
Bulgaria	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în două puncte care trebuie desemnate și care pot fi deservite ca puncte intermediare spre și/sau ulterioare față de Sofia.
Republica Cehă	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în maximum patru puncte alese de Canada, ca intermediare spre sau ulterioare față de Praga și într-un punct suplimentar din Republica Cehă.
Danemarca	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Copenhaga și: (a) Amsterdam și Helsinki; sau, (b) Amsterdam și Moscova. Amsterdam poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct situat ulterior. Helsinki și Moscova trebuie deservite ca puncte ulterioare.



Statul membru	Drepturi de trafic
Germania	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte intermediare din Europa și puncte din Republica Federală Germania și între puncte din Republica Federală Germania și puncte ulterioare.
Grecia	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate în puncte intermediare spre și/sau ulterioare față de Atena și în alte două puncte suplimentare din Grecia, cu excepția punctelor din Turcia și Israel. Numărul total al punctelor intermediare și punctelor ulterioare care pot fi deservite simultan prin exercitarea drepturilor aferente celei de-a cincea libertăți nu poate fi mai mare de cinci, din care cel mult patru pot fi puncte intermediare.
Irlanda	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Irlanda și puncte intermediare și între puncte din Irlanda și puncte ulterioare față de Irlanda. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Irlanda și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Canada..
Italia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între două puncte intermediare din Europa și Roma și/sau Milano. De asemenea, punctele intermediare cu drepturi aferente celei de-a cincea libertăți pot fi deservite ca puncte ulterioare.
Polonia	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Varșovia și două puncte intermediare din Europa, care trebuie selecționate de Canada dintre următoarele: Bruxelles, Copenhaga, Praga, Shannon, Stockholm, Viena, Zürich.



Statul membru	Drepturi de trafic
Portugalia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Portugalia și puncte intermediare și între puncte din Portugalia și puncte ulterioare față de Portugalia.
Spania	<p>Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți referitoare la punctele intermediare și ulterioare pot fi exercitate:</p> <p>(a) între Madrid și alte trei puncte din Spania, și puncte din Europa (în afară de München, Danemarca, Suedia, Norvegia, Italia și republicile ex-sovietice); și</p> <p>(b) între Madrid și un alt punct din Spania și puncte din Africa și din Orientul Mijlociu, conform definițiilor OACI din documentul 9060 AT/723</p> <p>Pot fi exercitate simultan cel mult patru drepturi aferente celei de-a cincea libertăți.</p>
Suedia	<p>Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Stockholm și:</p> <p>(a) Amsterdam și Helsinki; sau</p> <p>(b) Amsterdam și Moscova.</p> <p>Amsterdam poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Helsinki și Moscova trebuie deservite ca puncte ulterioare.</p>
Regatul Unit	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Regatul Unit și puncte intermediare și între puncte din Regatul Unit și puncte ulterioare. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Regatul Unit și puncte situate în țări terțe, fără a se impune deservirea unui punct din Canada.



Partea a 2-a pentru companiile aeriene din Comunitatea Europeană

În ceea ce privește operarea de servicii mixte de pasageri între statele membre individuale și Canada și în cadrul operării serviciilor all-cargo, companiile aeriene din Comunitatea Europeană au următoarele drepturi:

Statul membru	Drepturi de trafic
Belgia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți sunt disponibile între Montreal și două puncte ulterioare din Statele Unite ale Americii aflate la est de Chicago și incluzând Chicago și la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C.
Bulgaria	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate într-un punct ulterior în Statele Unite ale Americii la est de Chicago și excluzând Chicago și la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C. Nu se pot exercita drepturi aferente celei de-a cincea libertăți dacă Montreal și Ottawa sunt puncte co-terminale. Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți nu pot fi exercitate în punctele intermediare.
Republica Cehă	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și două puncte ulterioare din Statele Unite ale Americii aflate la nord de Washington D.C. și incluzând Washington D.C. și la est de Chicago și incluzând Chicago.
Danemarca	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Chicago, și între Montreal și Seattle. Chicago poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Seattle poate fi deservit doar ca punct ulterior.



Statul membru	Drepturi de trafic
Germania	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate doar între Montreal și un punct ulterior din Florida. Ca alternativă, drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și două puncte situate ulterior în partea continentală a Statelor Unite ale Americii, cu excepția punctelor din statele California, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas și Washington.
Grecia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Boston sau între Montreal și Chicago sau ulterior față de Toronto până la un punct din Statele Unite ale Americii desemnat de Republica Elenă, cu excepția punctelor din California, Texas și Florida.
Irlanda	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte situate ulterior față de Canada. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Canada și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Irlanda.
Italia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între două puncte intermediare din nord-estul Statelor Unite ale Americii (aflate la nord de Washington și incluzând Washington; la est de Chicago și incluzând Chicago) și Montreal și/sau Toronto. De asemenea, punctele intermediare cu drepturi aferente celei de-a cincea libertăți pot fi deservite ca puncte ulterioare.



Statul membru	Drepturi de trafic
Polonia	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și New York ca punct intermediar sau ulterior.
Portugalia	Drepturile de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte ulterioare.
Spania	<p>Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți referitoare la punctele intermediare și ulterioare pot fi exercitate:</p> <p>(a) între Montreal și alte trei puncte situate în Canada, și Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth și Houston; și</p> <p>(b) între Montreal și Ciudad de Mexico.</p> <p>Pot fi exercitate simultan cel mult patru drepturi aferente celei de-a cincea libertăți.</p>
Suedia	Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între Montreal și Chicago, și între Montreal și Seattle. Chicago poate fi deservit ca punct intermediar sau ca punct ulterior. Seattle poate fi deservit doar ca punct ulterior.



Drepturi de trafic

Regatul Unit

Drepturile aferente celei de-a cincea libertăți pot fi exercitate între puncte din Canada și puncte intermediare și între puncte din Canada și puncte ulterioare față de Canada. În privința serviciilor all-cargo, se poate exercita dreptul de a furniza servicii de transport internațional între puncte din Canada și puncte situate în țări terțe fără a se impune deservirea unui punct din Regatul Unit.



SECȚIUNEA 3

Fără a aduce atingere dispozițiilor din secțiunea 1 din prezenta anexă, pentru domenii care nu sunt incluse în definiția „teritoriului” de la articolul 1 din prezentul acord, acordurile menționate la literele (d) Regatul Danemarcei, (f) Republica Franceză, (l) Regatul Țărilor de Jos și (r) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord continuă să se aplice în conformitate cu dispozițiile lor.



Părțile iau act de următoarele declarații:

**Declarația Comunității Europene și a statelor sale membre referitoare la
Acordul privind transportul aerian dintre UE și Canada, care urmează să fie
făcută în momentul semnării acestuia**

„În ceea ce privește articolul 26 alineatul (2), Comunitatea Europeană și statele sale membre confirmă faptul că teza „acordurile bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3 se suspendă, cu excepția celor reglementate de dispozițiile din anexa 2” are același efect precum afirmarea faptului că dispozițiile relevante ale acordului prevalează asupra dispozițiilor relevante ale acordurilor bilaterale în vigoare enumerate în anexa 3.”

**Declarația Comunității Europene și a statelor sale membre referitoare la
Acordul privind transportul aerian dintre UE și Canada, care urmează să fie
făcută în momentul semnării acestuia**

„Comunitatea Europeană și statele sale membre clarifică faptul că Acordul privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte, în special articolul 8, nu prevede scutirea de la taxa pe valoarea adăugată (TVA), cu excepția impozitului pe cifra de afaceri aplicat importurilor, și nu împiedică statele membre să aplice taxe combustibilului aviatic pentru zborurile interne sau intracomunitare, în conformitate cu Directiva 2003/96/CE a Consiliului.”



GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET MINISTRU

București 81041/2009
Nr. 1721 RB

APROB.

TRAIAN BĂSESCU

PREȘEDINTELE
ROMÂNIEI

MEMORANDUM

Propun
aprobarea: EMIL BOC



PRIM-MINISTRU AL GUVERNULUI ROMÂNIEI

De la: RADU MIRCEA BERCEANU
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII



CRISTIAN DIACONESCU
MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE



VASILE PUȘCAȘ
MINISTRU – DEPARTAMENTUL PENTRU AFACERI EUROPENE



Avizat: CĂTĂLIN MARIAN PREDOIU
MINISTRUL JUSTIȚIEI ȘI LIBERTĂȚII CETĂTENEȘTI



Tema: Aprobarea negocierii și semnării „Acordului privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte”

Acordul privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Canada, pe de altă parte, a fost

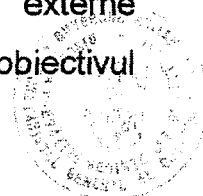


negociat în temeiul mandatului primit de la Consiliu în octombrie 2007. Serviciile aeriene dintre UE și Canada operează în prezent în temeiul acordurilor bilaterale încheiate individual de statele membre și Canada. Aceste acorduri bilaterale conțin prevederi pe care Curtea Europeană de Justiție le-a declarat, în noiembrie 2002, incompatibile cu dreptul comunitar. De aceea, este necesar să se instituie un nou cadru, la nivel comunitar, pentru serviciile aeriene UE-Canada. Acordul reprezintă un acord global și include introducerea progresivă a drepturilor de trafic și a oportunităților de investiții. Acordul va răspunde cerințelor de natură juridică ale Comunității și va aduce avantaje economice imediate substanțiale pasagerilor aerieni și expeditorilor pe rutele transatlantice.

Mandatul de negociere prevede obiectivul creării unui spațiu aviatic deschis (OAA – *Open Aviation Area*) între UE și Canada. Acest lucru ar crea o piață unică a transportului aerian între UE și Canada în care investițiile ar putea circula liber și în care companiile aeriene europene și canadiene ar putea furniza servicii aeriene fără niciun fel de restricții, inclusiv pe piețele interne ale celor două părți. Realizarea integrală a acestui deziderat ar impune modificări legislative importante în Canada, în special în vederea eliminării restricțiilor legale existente cu privire la proprietatea și controlul străin asupra companiilor aeriene canadiene și cu privire la cabotaj. Din acest motiv, mandatul recunoaște explicit posibilitatea implementării acordului într-o abordare progresivă.

În cursul negocierilor, UE a acceptat că deschiderea totală a investițiilor nu poate fi realizată de la început, dar că ar urma să fie introdusă în mai multe etape pe parcursul unei perioade de tranziție.

Încheierea unui acord privind transportul aerian cu Canada este de multă vreme o prioritate pentru UE și un element cheie în dezvoltarea politicii externe a UE în sectorul aviației, după cum se arată în comunicarea Comisiei COM(2005) 79 final „Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației”. Acordul va servi, de asemenea, obiectivul



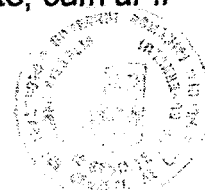
fundamental al politicii comunitare externe în domeniul aviației de aliniere cu dreptul comunitar a acordurilor bilaterale existente privind serviciile aeriene.

Acordul asigură instituirea progresivă a unui Spațiu aviatic deschis UE-Canada. Într-un raport pregătit de experți pentru Comisie în 2006 se estima că crearea unui spațiu aviatic deschis UE-Canada ar conduce la o creștere cu 17 milioane a numărului de pasageri pe an, beneficii pentru consumatori de cel puțin 5 miliarde de euro pe an și ar favoriza ocuparea forței de muncă pe ambele părți ale Atlanticului.

Acordul este un acord global, care va înlocui acordurile bilaterale existente încheiate de statele membre și Canada. Acordul va elimina în trei etape toate restricțiile existente cu privire la drepturile transportatorilor aerieni, atât comunitari, cât și canadieni de a opera între puncte situate în Comunitatea Europeană și puncte situate în Canada. În acest sens, Comunitatea elimină obstacolele care îi împiedică pe transportatorii comunitari să profite de dreptul de stabilire în Comunitate, inclusiv dreptul de acces nediscriminatoriu la piață în ceea ce privește furnizarea de servicii aeriene înspre și dinspre Canada.

Eliminarea tuturor obstacolelor în calea accesului pe piață dintre UE și Canada nu numai că va atrage noi transportatori pe piață și va crea oportunități de operare către aeroporturile insuficient exploatate, dar, în același timp, va facilita consolidarea între transportatorii aerieni comunitari.

Acordul instituie un Comitet mixt care va fi responsabil de examinarea implementării acordului și a impactului acestuia. Comitetul mixt va încuraja schimburile la nivel de experți cu privire la noile inițiative legislative sau în materie de reglementare și va examina domeniile care ar putea fi incluse ulterior în acord. Comitetul mixt va fi constituit din reprezentanți ai Comisiei și ai statelor membre. Poziția cu privire la chestiuni legate de articolul 8 va fi discutată în forurile comunitare pertinente, cum ar fi Comitetul TVA.



Dispozițiile acordului prevalează asupra dispozițiilor acordurilor bilaterale existente privind serviciile aeriene dintre statele membre și Canada.

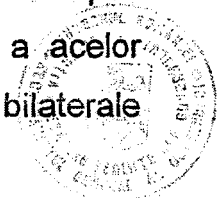
Pe baza directivelor de negociere din mandat și în conformitate cu concluziile summitului UE-Canada din luna octombrie 2008, proiectul de acord cu Canada a fost finalizat de Comisie în luna noiembrie 2008.

Prin scrisoarea DG TREN F1/DE/eb D(2009) 47112 din 9 martie 2009 Comisia a transmis spre consultare statelor membre o nouă formă a Anexei 3 la Acord. În Secțiunea 2 a acestei anexe sunt enumerate drepturile de trafic acordate pe bază bilaterală între Canada și anumite state membre cuprinse în acorduri neratificate sau alte documente în afara acordurilor bilaterale.

Cu privire la acest aspect România a transmis răspuns Comisiei că preluarea în textul de bază al Acordului a unor prevederi din înțelegeri bilaterale neratificate introduce elemente de tratament discriminatoriu între statele membre și astfel acestea ar căpăta statut legal prin acceptarea de către toate părțile la acord. România a înregistrat o poziție izolată la nivelul reuniunii Coreper cu privire la acest aspect.

Având în vedere cele de mai sus, pentru a nu bloca procesul de semnare a Acordului, România a prezentat o declarație politică în sensul că apreciază în mod deosebit eforturile depuse de Comisia Europeană pentru încheierea unui acord comprehensiv privind transportul aerian cu Canada dar consideră că un astfel de acord trebuie să ofere oportunități egale și corecte pentru ca toate statele membre ale UE să fie implicate într-o piață comună de transport aerian UE – Canada și pentru ca acestea să participe la dezvoltarea acestei piețe.

Cu toate acestea România își exprima îngrijorarea cu privire la faptul că prin introducerea explicită în cadrul Secțiunii 2 a Anexei 3 a acelor drepturi de trafic care sunt conținute în acorduri sau aranjamente bilaterale



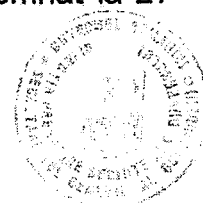
încheiate între anumite state membre și Canada și care nu au fost ratificate (sau care nu au intrat în vigoare), aceste drepturi de trafic, negociate doar între două părți și fiind în prezent obligatorii doar acestor părți, ar putea fi considerate obligatorii pentru toate părțile la Acordul de Transport Aerian UE – Canada și astfel, tratamentul discriminatoriu aplicat de către Canada în relația cu diferite state membre ale UE ar primi un statut legal, fiind acceptate de către toate statele membre UE.

În conformitate cu prevederile art. 23 al Acordului UE – Canada acesta va fi aplicat provizoriu începând cu prima zi a lunii care urmează datei ultimei note diplomatice prin care părțile se notifică reciproc cu privire la finalizarea procedurilor necesare pentru aplicarea provizorie.

Având în vedere că legislația internă română privind tratatele (legea 590/2003) nu permite aplicarea provizorie a unui tratat la nivel de stat, decât după îndeplinirea procedurilor interne pentru intrarea în vigoare a acordului, după data semnării acestuia, România a informat statele membre și Comisia Europeană în cadrul reuniunii Coreper din data de 25 martie 2009 cu privire la faptul că România poate aplica provizoriu acest Acord, conform prevederilor art. 23, numai de la data la care va notifica Secretariatul General al Consiliului, ca depozitar al acestui Acord, îndeplinirea procedurilor interne necesare pentru intrarea în vigoare a acestuia.

Deși în prezent nici o companie aeriană română nu efectuează curse aeriene înspre Canada, cadrul juridic creat de acest acord poate conduce la o dezvoltare a traficului între România și Canada.

În prezent, cooperarea în domeniul aviației civile dintre România și Canada este reglementată prin *Acordul dintre Guvernul Canadei și Guvernul Republicii Socialiste România privind transportul aerian civil*, semnat la 27 octombrie 1983, menționat în Anexa 3 la Acordul UE - Canada.



Textul Acordului UE – Canada a fost aprobat, la nivel politic, în cadrul Consiliului Transporturi din 30 martie 2009 și se dorește a fi semnat în cadrul Summitului UE – Canada din 6 mai 2009.

Acordul UE – Canada este un acord mixt, necesitând semnarea și îndeplinirea procedurilor interne necesare pentru intrarea lui în vigoare atât din partea Comunității Europene cât și din partea statelor membre, ca părți la acesta.

Având în vedere aprobarea politică a acestui Acord în cadrul Consiliului Transporturi, **precum și decizia de semnare a acestuia pe data de 6 mai 2009** cu ocazia Summit-ului UE – Canada (**statele membre vor semna Acordul în cadrul reuniunii Coreper 2 din data de 29 aprilie 2009**, conform Comunicării Consiliului CM 1390/09), există suficiente elemente să se considere că textul propus al Acordului UE – Canada (anexat prezentului memorandum) nu va suferi modificări de fond pe parcursul finalizării procedurii comunitare de aprobare a semnării.

Față de cele de mai sus, propunem și vă rugăm să binevoiți a aproba:

- semnarea **„Acordului privind Transportul Aerian dintre Comunitatea Europeană și Statele sale Membre, pe de o parte și Canada, pe de altă parte”**, de către domnul Mihnea Ioan Motoc, ambasador, Reprezentanța Permanentă a României pe lângă Uniunea Europeană, Bruxelles;

- eliberarea de către Ministerul Afacerilor Externe a deplinelor puteri pentru semnare.

După semnare, Acordul va fi promovat spre ratificare prin proiect de lege, conform legislației române în vigoare.

București,

aprilie 2009

