

**Kanados ir Europos bendrijos bei jos valstybių narių
SUSITARIMAS
dėl oro susisiekimo**

TURINYS

<i>Straipsnis</i>	<i>Pavadinimas</i>
1	Antraštės ir sąvokos
2	Teisių suteikimas
3	Paskyrimas, leidimų suteikimas ir panaikinimas
4	Investicijos
5	Įstatymų taikymas
6	Civilinės aviacijos sauga
7	Civilinės aviacijos saugumas
8	Muitai, mokesčiai ir rinkliavos
9	Statistiniai duomenys
10	Vartotojų interesai
11	Galimybės naudotis oro uostais, aviacijos įrenginiais ir paslaugomis
12	Oro uostų rinkliavos ir rinkliavos už naudojimąsi aviacijos įrenginiais bei paslaugomis
13	Komerciniai principai
14	Konkurencinė aplinka
15	Oro eismo valdymas
16	Paskyrimų ir įgaliojimų ar leidimų tęsimas
17	Jungtinis komitetas
18	Aplinkos apsauga
19	Darbo klausimai
20	Tarptautinis bendradarbiavimas
21	Ginčų sprendimas
22	Keitimas
23	Įsigaliojimas ir laikinas taikymas
24	Nutraukimas
25	Susitarimo registravimas
26	Ryšys su kitais susitarimais

ORO SUSISIEKIMO SUSITARIMAS

KANADA,

viena šalis,

ir

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

VENGRIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

MALTA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

JUNGTINĖ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖ,

kuriuos yra Europos bendrijos steigimo sutarties Šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės (toliau – valstybės narės),

ir EUROPOS BENDRIJA,

kita šalis,

Kanada ir valstybės narės, kurios yra Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pateiktos pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, Šalys, kartu su Europos bendrija;

NORĖDAMOS skatinti aviacijos sistemą, grindžiamą oro transporto bendrovių konkurencija rinkoje, į kurią vyriausybės kišasi ir kurią reguliuoja kuo mažiau;

NORĖDAMOS, kad būtų atsižvelgiama į jų interesus oro susisiekimo srityje;

PRIPAŽINDAMOS, kad veiksmingas oro susisiekimas svarbus skatinant prekybą, turizmą ir investicijas;

NORĖDAMOS gerinti oro susisiekimo paslaugas;

NORĖDAMOS užtikrinti didžiausią įmanomą oro susisiekimo saugą ir saugumą;

PASIRYŽUSIOS pasinaudoti bendradarbiavimo reguliavimo srityje ir, kiek praktiškai įmanoma – taisyklių bei metodų derinimo srityje teikiama nauda;

PRIPAŽINDAMOS, kad dėl konkurencingų oro susisiekimo paslaugų ir perspektyvios veiklos šiame sektoriuje galima gauti didelės naudos;

NORĖDAMOS skatinti konkurencingą oro susisiekimo paslaugų aplinką ir pripažindamos, kad oro transporto bendrovėms nesudarius vienodų konkurencinių sąlygų naudos gali nebūti;

NORĖDAMOS užtikrinti, kad jų oro transporto bendrovės turėtų teisingas ir lygias galimybes teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą;

NORĖDAMOS užtikrinti kuo didžiausią naudą keleiviams, ekspeditoriams, oro transporto bendrovėms ir oro uostams bei jų darbuotojams, taip pat netiesioginę naudą kitiems subjektams;

PATVIRTINDAMOS aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką;

ATKREIPDAMOS dėmesį į tai, kad svarbu apsaugoti vartotojus ir skatinti užtikrinti tinkamą su oro susisiekimo paslaugomis susijusios vartotojų apsaugos lygį;

ATKREIPDAMOS dėmesį į kapitalo svarbą oro transporto sektoriuje siekiant toliau plėtoti oro susisiekimo paslaugas;

NORĖDAMOS sudaryti oro susisiekimo susitarimą, kuris papildytų minėtą Konvenciją,

SUSITARĖ:

1 straipsnis

Antraštės ir sąvokos

1. Šiame Susitarime vartojamos antraštės pateikiamos tik informacijos tikslais.

2. Šio Susitarimo tikslais, jeigu nenurodyta kitaip:

a) „aviacijos institucijos“ – institucijos arba asmenys, kuriuos Šalys įgaliojo vykdyti šiame Susitarime numatytas funkcijas;

b) „oro susisiekimo paslaugos“ – reguliaraus oro susisiekimo paslaugos, teikiamos šiame Susitarime nurodytais maršrutais

keleiviams ir kroviniams, įskaitant pašta, atskirai arba kartu vežti;

c) „Susitarimas“ – šis Susitarimas, visi jo priedai ir šio Susitarimo arba bet kurio jo priedo pakeitimai;

d) „oro transporto bendrovė“ – pagal šio Susitarimo 3 straipsnį paskirta ir įgaliota oro transporto bendrovė;

e) „Šalis“ – Kanada arba valstybės narės ir Europos bendrija kartu arba atskirai;

- f) „Konvencija“ – Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, įskaitant bet kurį pagal minėtos Konvencijos 90 straipsnį patvirtintą priedą ir priedų arba Konvencijos pakeitimus pagal jos 90 ir 94 straipsnius, jei Kanada ir valstybės narės yra priėmusios šiuos priedus ir pakeitimus; ir
- g) „teritorija“ – Kanados atveju – jos sausumos (žemyninės dalies ir salų) plotai, vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys, kaip nustatyta jos vidaus teisės aktuose, ir virš šių plotų esanti oro erdvė; ir Europos bendrijos valstybių narių atveju – sausumos (žemyninės dalies ir salų) plotai, vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys, kuriuose taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis toje Sutartyje ir visuose vėlesniuose dokumentuose nustatytais sąlygomis, ir virš šių plotų esanti oro erdvė; laikoma, kad šio Susitarimo taikymas Gibraltaro oro uostui neturi įtakos atitinkamoms Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinėms pozicijoms, susijusioms su ginču dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra tas oro uostas, ir nedaromas poveikis 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje priimtu Ministrų pareiškimu dėl Gibraltaro oro uosto grindžiamam sprendimui Gibraltaro oro uostui netaikyti 2006 m. rugsėjo 18 d. valstybėms narėms galiojusių Europos bendrijos aviacijos priemonių.

2 straipsnis

Teisių suteikimas

1. Viena Šalis kitos Šalies oro transporto bendrovėms suteikia toliau išvardytas teises vykdyti oro susisiekimą:

- a) teisę skristi per jos teritoriją nenusileidžiant;
- b) teisę nusileisti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) kiek tai leidžiama šiame Susitarime, teisę skrendant šiame Susitarime nurodytais maršrutais tūpti jos teritorijoje, siekiant paimti bei išlaipinti keleivius ir paimti bei iškrauti krovinius, įskaitant pašta, atskirai arba kartu; ir
- d) kitas šiame Susitarime nurodytas teises.

2. Be to, kiekviena Šalis suteikia šio straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytas teises kitai Šaliai – tos kitos Šalies oro transporto bendrovėms, išskyrus šio Susitarimo 3 straipsnyje (Paskyrimas, leidimų suteikimas ir panaikinimas).

3 straipsnis

Paskyrimas, leidimų suteikimas ir panaikinimas

1. Šalys pripažįsta, kad pagal šį Susitarimą paskyrimą sudaro kitos Šalies išduotos licencijos ar kitokios formos leidimai teikti

oro susisiekimą paslaugas pagal šį Susitarimą. Vienos Šalies aviacijos institucijų prašymu, licenciją ar kitokios formos leidimą išdavusios kitos Šalies aviacijos institucijos tikrina tokių licencijų arba leidimų statusą.

2. Gavusi vienos Šalies paskirtosios oro transporto bendrovės nustatyto būdu pateiktą nustatytos formos prašymą, kita Šalis, laikydama savo įstatymų bei kitų teisės aktų, kuo greičiau atlikdama procedūras tai oro transporto bendrovei suteikia prašomus leidimus ir sutikimus teikti oro susisiekimą paslaugas, jeigu:

- a) tokia oro transporto bendrovė atitinka leidimus ir sutikimus suteikiančių Šalies aviacijos institucijų įprastai taikomų įstatymų bei kitų teisės aktų reikalavimus;
- b) tokia oro transporto bendrovė laikosi leidimus ir sutikimus suteikiančios Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų;
- c) laikantis 2 priedo, Kanados oro transporto bendrovės atveju veiksminga jos kontrolė tenka vienos iš Šalių subjektams, jai yra išduota Kanados oro vežėjo licencija ir jos pagrindinė veiklos vieta yra Kanadoje; valstybės narės oro transporto bendrovės atveju veiksminga jos kontrolė tenka vienos iš Šalių, Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos arba Šveicarijos subjektams, jai yra išduota Bendrijos oro vežėjo licencija ir jos pagrindinė veiklos vieta yra bet kurioje valstybėje narėje; ir
- d) oro transporto bendrovės veikla kitais atžvilgiais atitinka šiame Susitarime išdėstytas sąlygas.

3. Bet kuri iš Šalių gali neišduoti šio straipsnio 2 dalyje nurodytų leidimų ar sutikimų ir atšaukti ar laikinai sustabdyti veiklos leidimus ar sutikimus, nustatyti jų atžvilgiu sąlygas arba juos riboti, arba kitaip sustabdyti arba riboti kitos Šalies oro transporto bendrovės arba bendrovių veiklą, jeigu ta oro transporto bendrovė nesilaiko 2 dalies nuostatų arba jeigu viena iš Šalių nustato, kad sąlygos kitos Šalies teritorijoje nedera su sąžininga ir konkurencinga aplinka ir dėl tokių sąlygų jos oro transporto bendrovė ar bendrovės atsiduria labai nepalankioje padėtyje arba patiria žalą, kaip nurodyta 14 straipsnio (Konkurencinga aplinka) 5 dalyje.

4. Šio straipsnio 3 dalyje išvardytomis teisėmis naudojamosi tik pasikonsultavus Jungtiniame komitete, nebent iš karto būtina imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią 2 dalyje nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimams arba būtina imtis veiksmų siekiant užtikrinti saugą ar saugumą pagal 6 straipsnio (Civilinės aviacijos sauga) ir 7 straipsnio (Civilinės aviacijos saugumas) nuostatas.

4 straipsnis

Investicijos

Kiekviena Šalis leidžia, kad pagal šio Susitarimo 2 priedo sąlygas jos oro transporto bendrovės visiškai nuosavybės teise priklausytų Kanados arba valstybės (-ių) narės (-ių) subjektams.

5 straipsnis

Įstatymų taikymas

Kiekviena Šalis reikalauja laikytis:

- a) jos įstatymų, kitų teisės aktų ir procedūrų, susijusių su tarptautiniais maršrutais skraidančių orlaivių atvykimu į jos teritoriją, buvimu joje arba išvykimu iš jos arba su tokio orlaivio naudojimu ir navigacija jam atvykus į minėtą teritoriją, išvykstant iš jos arba esant joje – jų turi laikytis oro transporto bendrovės; ir
- b) jos įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su keleivių, įgulos narių ir krovinių, įskaitant pašta, atvykimu (atvežimu) į jos teritoriją, buvimu joje arba išvykimu (išvežimu) iš jos (pvz., teisės aktų, susijusių su įvažiavimu, tikrinimu, tranzitu, civilinės aviacijos saugumu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu) – jų turi laikytis oro transporto bendrovės ir jų keleiviai, įgulos nariai, taip pat jų privaloma laikytis vežant krovinius, įskaitant pašta, per minėtą teritoriją skrendant (vežant) tranzitu, į ją atvykus (atvežus), išvykstant (išvežant) ir esant joje. Taikydama tokius įstatymus ir kitus teisės aktus, kiekviena Šalis panašiomis aplinkybėmis oro transporto bendrovėms nustato ne mažiau palankias sąlygas nei savo ar bet kokioms kitoms oro transporto bendrovėms, teikiančioms panašias tarptautinio oro susisiekimo paslaugas.

6 straipsnis

Civilinės aviacijos sauga

1. Šalys patvirtina glaudaus bendradarbiavimo civilinės aviacijos saugos srityje svarbą. Todėl Šalys toliau bendradarbiauja, įskaitant su skrydžiais susijusių sričių, visų pirma siekdamas sudaryti galimybes keistis informacija, kuri gali turėti įtakos tarptautinės oro navigacijos saugai, dalyvavimui viena kitos priežiūros veikloje arba vykdant jungtinę priežiūros veiklą civilinės aviacijos saugos srityje ir rengiant bendrus projektus bei iniciatyvas, be kita ko, su trečiosiomis šalimis. Šis bendradarbiavimas plėtojamas pagal 2009 m. gegužės 6 d. Prahoje pasirašytą Europos bendrijos ir Kanados susitarimą dėl civilinės aviacijos saugos atsižvelgiant į tame susitarime aptariamus klausimus.

2. Tinkamumo skraidyti pažymėjimai, kvalifikacijos pažymėjimai ir licencijos, kuriuos vienos Šalies aviacijos institucijos išdavė arba pripažino galiojančiais pagal Kanados ir Europos bendrijos susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos, taikomas

nuostatas, kitos Šalies ir jos aviacijos institucijų pripažintami galiojančiais, kad būtų galima teikti oro susisiekimo paslaugas, jeigu tokie pažymėjimai arba licencijos buvo išduoti arba pripažinti galiojančiais bent jau remiantis Konvencijoje nustatytais standartais ir juos atitinka.

3. Jeigu pagal 2 dalyje nurodytų pažymėjimų ir licencijų, kuriuos vienos Šalies aviacijos institucijos išdavė asmeniui ar oro transporto bendrovei arba oro susisiekimo paslaugoms teikti naudojamam orlaiviui, lengvatas ar sąlygas leidžiama taikyti mažiau griežtus standartus, palyginti su Konvencijoje nustatytais būtiniausiais standartais, ir jei apie tokius skirtumus pranešta Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai, arba jei tos institucijos taiko standartą arba standartus, kurie yra griežtesni negu Konvencijoje nustatyti standartai arba nuo pastarųjų skiriasi, kita Šalis gali prašyti Šalių konsultuotis Jungtiniame komitete siekiant išsiaiškinti tokią praktiką. Kol konsultuojantis bus pasiektas bendras sutarimas, taip pat vadovaudamasi pažymėjimų ir licencijų abipusio pripažinimo principu, Šalys toliau pripažįsta kitos Šalies aviacijos institucijų galiojančiais pripažintus pažymėjimus ir licencijas. Jei 2009 m. gegužės 6 d. Prahoje pasirašytame Kanados ir Europos bendrijos susitarime dėl civilinės aviacijos saugos yra nuostatų, reglamentuojančių pažymėjimų ir licencijų abipusį pripažinimą, kiekviena Šalis taiko šias nuostatas.

4. Laikydamosi taikomų įstatymų ir 2009 m. gegužės 6 d. Prahoje pasirašyto Kanados ir Europos bendrijos susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos, tame Susitarime aptariamais klausimais Šalys įsipareigoja užtikrinti pažymėjimų ir licencijų abipusį pripažinimą.

5. Šalis ar jos atsakingos aviacijos institucijos gali bet kuriuo metu prašyti konsultacijų su kita Šalimi ar jos atsakingomis aviacijos institucijomis dėl tų aviacijos institucijų taikomų ir administruojamų saugos standartų bei reikalavimų. Jei po tokių konsultacijų prašančios Šalis ar jos atsakingos aviacijos institucijos nustato, kad kita Šalis ar jos atsakingos aviacijos institucijos veiksmingai netaiko ir neadministruoja šių sričių saugos standartų ir reikalavimų, kurie, jei nenuspręsta kitaip, bent jau atitinka pagal Konvenciją nustatytus būtiniausius standartus, kitai Šaliai ar jos atsakingoms aviacijos institucijoms pranešama apie tokius rezultatus ir veiksmus, būtinus norint užtikrinti būtiniausių standartų laikymąsi. Jeigu kita Šalis ar jos atsakingos aviacijos institucijos per penkiolika (15) dienų arba per bet kurį kitą nustatytą laikotarpį nesiima atitinkamų taisomųjų veiksmų, tai yra pagrindas konsultacijų prašančioms Šaliai ar jos atsakingoms aviacijos institucijoms panaikinti, sustabdyti arba apriboti oro transporto bendrovės, už kurios saugos priežiūrą atsakinga kita Šalis ar jos atsakingos aviacijos institucijos, veiklos arba techninius leidimus arba kitokiu būdu sustabdyti arba apriboti jos veiklą.

6. Kiekviena Šalis sutinka, kad vienos Šalies oro transporto bendrovės ar jos vardu naudojama orlaivį, esantį kitos Šalies teritorijoje, gali perone patikrinti kitos Šalies aviacijos institucijos, norėdamos patikrinti tokio orlaivio ir jo įgulos narių dokumentų galiojimą ir orlaivio bei jo įrangos tikrąją būklę, jei dėl tokio patikrinimo nesusidarys nepagrįstas vėlavimas, susijęs su orlaivio naudojimu.

7. Jeigu vienos Šalies aviacijos institucijos po patikrinimo perone nustato, kad orlaivis arba orlaivio naudojimas neatitinka būtinausių standartų, kurie tuo metu yra nustatyti pagal Konvenciją, arba kad tuo metu pagal Konvenciją nustatyti saugos standartai nėra pakankamai veiksmingai taikomi ir administruojami, tos Šalies aviacijos institucijos kitos Šalies aviacijos institucijoms, kurios yra atsakingos už orlaivį naudojančios oro transporto bendrovės saugos priežiūrą, praneša patikrinimo rezultatus ir veiksmus, būtinus siekiant užtikrinti atitiktį šiems būtinausiems standartams. Jei per penkiolika (15) dienų nesiimama atitinkamų taisomųjų veiksmų, tai yra pagrindas panaikinti, sustabdyti arba apriboti orlaivį naudojančios oro transporto bendrovės veiklos ar techninius leidimus arba kitokiu būdu sustabdyti arba apriboti orlaivį naudojančios bendrovės veiklą. Tokių pačių priemonių gali būti imtasi ir tuo atveju, jei nebūtų leista atlikti patikrinimą perone.

8. Kiekviena iš Šalių, pasitelkdama savo atsakingas aviacijos institucijas, turi teisę iš karto imtis veiksmų, įskaitant teisę panaikinti, sustabdyti arba apriboti kitos Šalies oro transporto bendrovės veiklos ar techninius leidimus arba kitokiu būdu sustabdyti arba apriboti jos veiklą, jei jos padaro išvadą, kad tai būtina dėl tiesioginės grėsmės civilinės aviacijos saugai. Prireikus Šalis, kuri imasi tokių priemonių, iš anksto siekia konsultacijų su kita Šalimi.

9. Visi vienos iš Šalių ar jos atsakingų aviacijos institucijų veiksmai pagal šio straipsnio 5, 7 ir 8 dalis nutraukiami, kai nebelieka pagrindo juos vykdyti.

7 straipsnis

Civilinės aviacijos saugumas

1. Laikydamosi savo teisių ir pareigų pagal tarptautinę teisę, Šalys dar kartą patvirtina, kad jų pareiga viena kitai užtikrinti civilinės aviacijos saugumą ir taip apsaugoti nuo neteisėto kišimosi yra neatskiriama šio Susitarimo dalis.

2. Neribodamos savo teisių ir pareigų pagal tarptautinę teisę visuotinumą, Šalys visų pirma veikia laikydamosi 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje priimtoms Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje priimtoms Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje priimtoms

Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje priimto Protokolo dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje priimtoms Konvencijos dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, taip pat visų kitų Šalims privalomų aviacijos saugumą reglamentuojančių daugiašalių susitarimų.

3. Gavusios prašymą Šalys viena kitai teikia visą būtiną pagalbą, kad būtų užkirstas kelias neteisėtam civilinio orlaivio pagrobimui ir kitiems neteisėto kišimosi veiksams, dėl kurių kyla pavojus tokio orlaivio, jo keleivių bei įgulos narių, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių saugumui, taip pat visoms kitoms civilinės aviacijos saugumui kylančioms grėsmėms.

4. Šalys laikosi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytų civilinės aviacijos saugumo nuostatų, kurios pridėtos prie Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos kaip jos priedai, tiek, kiek tokios saugumo nuostatos Šalims yra taikomos. Šalys reikalauja, kad į jų registrus įtrauktų orlaivių operatoriai, orlaivių operatoriai, kurių pagrindinė veiklos vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų operatoriai laikytųsi tokių civilinės aviacijos saugumo nuostatų. Todėl kiekviena Šalis gavusi prašymą pateikia kitai Šaliai informaciją apie visus jos teisės aktų bei tvarkos ir šioje dalyje nurodytuose prieduose pateiktų civilinės aviacijos saugumo standartų skirtumus, jei dėl šių skirtumų tokie standartai viršijami arba papildomi ir jei šie skirtumai yra svarbūs kitos Šalies operatoriams. Bet kuri iš Šalių gali bet kuriuo metu prašyti kitos Šalies surengti konsultacijas, kurios neturėtų būti atidėliojamos be pagrindo, tokiems skirtumams aptarti.

5. Visapusiškai atsižvelgdama į valstybių suverenitetą ir jį gerbdama, kiekviena Šalis sutinka, kad iš šio straipsnio 4 dalyje nurodytų orlaivių operatorių gali būti reikalaujami laikytis toje 4 dalyje nurodytų civilinės aviacijos saugumo nuostatų, kurių reikalauja laikytis kita Šalis orlaiviams atvykstant į jos teritoriją, iš jos išvykstant ir joje esant. Kiekviena Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai taikomos tinkamos priemonės, skirtos prieš įlaipinimą arba pakrovimą apsaugoti orlaivį ir atlikti keleivių, įgulos narių, bagažo, rankinio bagažo, krovinių, pašto ir orlaivio atsargų saugumo kontrolę.

6. Šalys sutinka siekti abipusio viena kitos saugumo standartų pripažinimo ir abipusiškumo pagrindu glaudžiai bendradarbiauti kokybės kontrolės priemonių srityje. Šalys taip pat sutinka remiantis atskirais Šalių priimtiniais sprendimais prireikus sudaryti sąlygas vienkartiniam skrydžių tarp Šalių teritorijų patikrinimui – tai reikštų, kad su persėdimu vykstantys keleiviai, perkraunamas bagažas ir (arba) perkraunami kroviniai nebūtų tikrinami iš naujo. Šiuo tikslu jos nustato administracinę

tvarką, pagal kurią būtų galima rengti konsultacijas dėl esamų arba planuojamų civilinės aviacijos saugumo priemonių ir bendradarbiauti bei keistis informacija apie Šalių įgyvendinamas kokybės kontrolės priemones. Šalys viena su kita konsultuojasi dėl planuojamų saugumo priemonių, kurios yra svarbios operatoriams, įsikūrusiems kitos Šalies teritorijoje, kurioje tokia administracinė tvarka yra taikoma.

7. Kiekviena Šalis kiek tai gali būti praktiškai įmanoma tenkina visus kitos Šalies prašymus imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių, su konkrečiu skrydžiu arba keliais konkrečiais skrydžiais susijusiam konkrečiam pavojui pašalinti.

8. Šalys susitaria bendradarbiauti vykdant saugumo patikrinimus bet kurios šalies teritorijoje ir tuo tikslu sukuria mechanizmus, įskaitant administracinę tvarką, kad būtų galima keistis informacija apie tokių saugumo patikrinimų rezultatus. Šalys susitaria geranoriškai svarstyti prašymus stebėtojų teisėmis dalyvauti kitos Šalies vykdomuose saugumo patikrinimuose.

9. Kai užgrobiamas civilinis orlaivis arba kyla grėsmė, kad orlaivis bus užgrobtas, arba vykdomi kiti neteisėto kišimosi veiksmai, dėl kurių kyla pavojus tokio orlaivio, jo keleivių ir įgulos narių, oro uostų ar oro navigacijos įrenginių saugai, Šalys padeda viena kitai sudarydamos palankesnes sąlygas informacijos perdavimui ir imdamosi kitų tinkamų priemonių, kuriomis siekiama greitai ir saugiai išvengti tokios grėsmės arba ją pašalinti.

10. Kai viena iš Šalių turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita Šalis nesilaikė šio straipsnio nuostatų, pasitelkdama atsakingas institucijas ji gali prašyti surengti konsultacijas. Tokios konsultacijos pradėdamos per penkiolika (15) dienų nuo tokio prašymo gavimo. Jei pradėjus konsultacijas per penkiolika (15) dienų pasiekti priimtino susitarimo nepavyksta, konsultacijų prašiusi Šalis gali imtis veiksmų ir panaikinti, atšaukti, sustabdyti kitos Šalies oro transporto bendrovių leidimus arba nustatyti atitinkamas sąlygas. Jei tai pateisinama dėl skubos ar siekiant užkirsti kelią tolesniam šio straipsnio nuostatų nesilaikymui, Šalis, kuri mano, kad kita Šalis nesilaikė šio straipsnio nuostatų, bet kuriuo metu gali imtis atitinkamų laikinųjų veiksmų.

11. Netrukdydamos imtis skubių veiksmų susisiekimui saugumui garantuoti, Šalys patvirtina, kad svarstydamas saugumo priemones jos įvertins galimą neigiamą poveikį (ekonominiu ir veiklos požiūriu) pagal šį Susitarimą teikiamoms oro susisiekimui paslaugoms ir, jeigu nėra teisės aktuose nustatytų apribojimų, atsižvelgs į tokius veiksnius nusprenddamos, kokios priemonės yra būtinos ir tinkamos tokiems saugumo klausimams spręsti.

8 straipsnis

Muitai, mokesčiai ir rinkliavos

1. Kiekviena Šalis, kiek tai įmanoma pagal jos nacionalinius įstatymus bei kitus teisės aktus ir remdamasi abipusiškumo principu, kitos Šalies oro transporto bendrovių orlaiviams, naudojamiems teikiant tarptautinio oro susisiekimui paslaugas, jų įprastinei įrangai, degalams, tepalams, vartojimui skirtiems techniniams reikmenims, antžeminei įrangai, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (įskaitant maistą, gėrimus ir alkoholinius gėrimus, tabaką ir kitas keleiviams ribotais kiekiais parduoti skrydžio metu skirtas prekes, bet tuo neapsiribojant) ir kitoms prekėms, kurias ketinama naudoti arba kurios yra išskirtinai naudojamos tarptautinio oro susisiekimui paslaugas teikiančio orlaivio naudojimo arba aprūpinimo tikslais, netaiko jokių importo apribojimų, nuosavybės mokesčių ir kapitalo mokesčių, muitų, akcizų ir panašių mokesčių bei rinkliavų, kuriuos nustato Šalys ir kurie nepagrįsti teikiamų paslaugų sąnaudomis.

2. Kiekviena Šalis, kiek tai įmanoma pagal jos nacionalinius įstatymus bei kitus teisės aktus ir remdamasi abipusiškumo principu, taip pat netaiko šio straipsnio 1 dalyje nurodytų mokesčių, rinkliavų, muitų ir kitų mokėjimų, išskyrus suteiktų paslaugų sąnaudomis grindžiamas rinkliavas:

a) orlaivio atsargoms, kurios buvo įvežtos į Šalies teritoriją arba joje tiekiamos ir paimtos pagrįstai naudoti kitos Šalies oro transporto bendrovės išvykstančiame orlaivyje, naudojamame tarptautiniam oro transportui, net jei šios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos;

b) į Šalies teritoriją įvežtai antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (įskaitant variklius) kitos Šalies oro transporto bendrovės orlaivio, naudojamo tarptautiniam oro transportui, aptarnavimui, priežiūrai arba remontui, taip pat kompiuterinei įrangai bei sudedamosioms dalims, naudojamoms keleiviams aptarnauti arba teikti krovinių paslaugas ar saugumo patikrinimams vykdyti;

c) degalams, tepalams ir vartojimui skirtiems techniniams reikmenims, įvežtiems į Šalies teritoriją arba joje tiekiamiems naudoti kitos Šalies oro transporto bendrovės orlaivyje, kuris naudojamas tarptautiniam oro transportui, net jei šios prekės bus naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos; ir

d) spaudiniams, įskaitant lėktuvų bilietus, bilietų aplankus, orlaivio važtaraščius ir kitą reklaminę medžiagą, kurią nemokamai dalija oro transporto bendrovė.

3. Įprastinė skrydžių įranga bei paprastai Šalies oro transporto bendrovės naudojamame orlaivyje paliekamos medžiagos ir atsargos gali būti iškrautos kitos Šalies teritorijoje tik gavus tos teritorijos muitinės patvirtinimą. Tokiu atveju gali būti reikalaujama juos palikti minėtų institucijų priežiūrai, kol jie bus reeksportuoti ar kitaip naudojami pagal muitinės taisykles.

4. Šiame straipsnyje numatytas išimtis taip pat galima taikyti tada, kai vienos Šalies oro transporto bendrovės su kitomis oro transporto bendrovėmis, kurios taip pat gali naudotis tokiomis pačiomis kitos Šalies suteikiamomis išimtimis, yra sudariusios sutartį dėl šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų prekių nuomos arba perdavimo kitos Šalies teritorijoje.

5. Šiuo Susitarimu nekeičiamos galiojančių atitinkamų valstybės narės ir Kanados susitarimų nuostatos dėl dvigubo pajamų arba kapitalo neapmokestinimo.

9 straipsnis

Statistiniai duomenys

1. Kiekviena Šalis kitai Šaliai teikia statistinius duomenis, kurių reikalaujama pagal vidaus įstatymus bei kitus teisės aktus, o gavusi prašymą – kitą turimą statistinę informaciją, kuri gali būti pagrįstai reikalinga teikiamų oro susisiekimo paslaugų peržiūrai.

2. Šalys bendradarbiauja Jungtiniame komitete siekdamos sudaryti palankesnes sąlygas keistis statistine informacija, kuri skirta stebėti oro susisiekimo paslaugų raidą.

10 straipsnis

Vartotojų interesai

1. Abi Šalys pripažįsta, kad svarbu apsaugoti vartotojų interesus, ir laikydamosi nediskriminavimo principo gali reikalauti, kad oro transporto bendrovės imtųsi pagrįstų ir proporcingų priemonių, įskaitant toliau išvardytas priemones, tačiau jomis neapsiribojant:

- a) reikalavimai saugoti oro transporto bendrovėms iš anksto suteiktas lėšas;
- b) iniciatyvos mokėti kompensacijas atsisakius įlaipinti;
- c) pinigų grąžinimas keleiviams;
- d) viešas informacijos apie faktiškai orlaivį naudojančio oro vežėjo tapatybę teikimas;

e) savo oro transporto bendrovių finansinis pajėgumas;

f) atsakomybės už keleivių sužalojimą draudimas; ir

g) prieinamumo priemonių nustatymas.

2. Šalys siekia viena su kita konsultuotis Jungtiniame komitete vartotojams aktualiais klausimais, įskaitant jų planuojamas priemones, kad būtų užtikrinti kuo darnesni metodai.

11 straipsnis

Galimybės naudotis oro uostais, aviacijos įrenginiais ir paslaugomis

1. Kiekviena Šalis užtikrina, kad tuo metu, kol nustatoma naudojimosi tvarka, kitos Šalies oro transporto bendrovės galėtų nediskriminuojamos naudotis oro uostais, oro keliais ir jos teritorijoje teikiamomis skrydžių valdymo ir oro navigacijos paslaugomis, kad joms būtų užtikrintas civilinės aviacijos saugumas, teikiamos antžeminės paslaugos ir jos galėtų naudotis kitais jos teritorijoje esančiais įrenginiais ir teikiamomis paslaugomis.

2. Kiek įmanoma, Šalys imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų veiksmingas galimybes naudotis įrenginiais ir paslaugomis, atsižvelgdamos į teisinius, veiklos bei fizinius apribojimus ir užtikrindamos vienodas bei lygias galimybes, taip pat su galimybėmis naudotis įrenginiais bei paslaugomis susijusių procedūrų skaidrumą.

3. Kiekviena Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje esančiuose oro uostuose laiko tarpinių valdymo procedūros, gairės bei taisyklės būtų taikomos skaidriai, veiksmingai ir nediskriminuojant.

4. Jeigu viena Šalis mano, kad kita Šalis pažeidžia šį straipsnį, ji gali pastarajai pranešti apie nustatytus pažeidimus ir prašyti konsultacijų pagal 17 straipsnio (Jungtinis komitetas) 4 dalį.

12 straipsnis

Oro uostų rinkliavos ir rinkliavos už naudojimąsi aviacijos įrenginiais bei paslaugomis

1. Kiekviena Šalis užtikrina, kad rinkliavos, kurias vienos Šalies kompetentingos rinkliavas nustatančios institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro transporto bendrovėms už naudojimąsi oro navigacijos ir skrydžių valdymo paslaugomis, būtų teisingos, pagrįstos, apskaičiuotos remiantis sąnaudomis ir nebūtų nepagrįstai diskriminuojančios. Bet kuriuo atveju tokių kitos Šalies oro transporto bendrovėms taikomų rinkliavų už naudojimąsi apskaičiavimo sąlygos turi būti ne mažiau palankios negu kuriai nors kitai oro transporto bendrovei taikomos palankiausios sąlygos.

2. Kiekviena Šalis užtikrina, kad rinkliavos už naudojimąsi, kurias vienos Šalies kompetentingos rinkliavas nustatančios institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro transporto bendrovėms už naudojimąsi oro uostais, civilinės aviacijos saugumo ir susijusiais įrenginiais bei paslaugomis, būtų teisingos, pagrįstos, nebūtų nepagrįstai diskriminuojančios, ir būtų teisingai paskirstytos pagal naudotojų kategorijas. Nustatant šias rinkliavas gali būti atsižvelgiama į visas kompetentingų rinkliavas nustatančių institucijų ar įstaigų sąnaudas, susijusias su naudojimosi atitinkamais oro uosto ir civilinės aviacijos saugumo įrenginiais bei paslaugomis tame oro uoste arba oro uosto sistemoje, tačiau jų negalima viršyti. Šios rinkliavos gali apimti pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo. Įrenginiais ir paslaugomis, už kuriuos imamos rinkliavos, leidžiama naudotis veiksmingai ir ekonomiškai. Bet kuriuo atveju šių rinkliavų kitos Šalies oro transporto bendrovėms apskaičiavimo sąlygos turi būti ne mažiau palankios negu palankiausias sąlygos, taikomos bet kuriai kitai oro transporto bendrovei tuo metu, kai tokios rinkliavos yra nustatomos.

3. Kiekviena Šalis skatina savo teritorijoje esančias kompetentingas rinkliavas nustatančias institucijas arba įstaigas ir paslaugomis bei įranga besinaudojančias oro transporto bendroves ar joms atstovaujančias įstaigas konsultuoti, taip pat skatina kompetentingas rinkliavas nustatančias institucijas arba įstaigas ir oro transporto bendroves arba joms atstovaujančias įstaigas keistis tokia informacija, kurios gali prireikti siekiant nuodugnai peržiūrėti mokesčių pagrįstumą pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytus principus. Kiekviena Šalis skatina kompetentingas rinkliavas nustatančias institucijas deramai pranešti naudotojams apie visus siūlymus keisti rinkliavas už naudojimąsi, kad prieš atliktamas pakeitimus minėtos institucijos galėtų apsvarstyti naudotojų pareikštą nuomonę.

4. Vykstant 21 straipsnyje (Ginčų sprendimas) numatytoms ginčo sprendimo procedūroms, nė viena Šalis nelaikoma pažeidusia šio straipsnio nuostatas, jeigu:

- a) ji per pagrįstą laikotarpį neatlieka rinkliavos arba praktikos, dėl kurios skundžiasi kita Šalis, peržiūros; arba
- b) po tokios peržiūros ji nesiima visų įmanomų priemonių, kad pakeistų šio straipsnio reikalavimų neatitinkančias rinkliavas arba tvarką.

13 straipsnis

Komerciniai principai

1. Kiekviena Šalis kitos Šalies oro transporto bendrovėms sudaro sąžiningas ir vienodas galimybes teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą.

Pajėgumas

2. Kiekviena Šalis leidžia kitos Šalies oro transporto bendrovei nuspręsti dėl pagal šį Susitarimą siūlomų oro susisiekimo paslaugų dažnumo ir keleivių vietų skaičiaus, grindžiamų oro transporto bendrovės komerciniais interesais rinkoje. Nė viena Šalis vienašališkai neriboja kitos Šalies oro transporto bendrovių eismo apimtį, skrydžių dažnumo ar reguliarumo, naudojamų orlaivių tipo ar tipų, taip pat nereikalauja, kad kitos Šalies oro transporto bendrovės pateiktų užsakomųjų skrydžių tvarkaraščius arba programas ar oro transporto bendrovių veiklos planus, nebent to reikėtų dėl techninių, su veikla arba aplinkos apsauga (vietos oro kokybe ir triukšmu) susijusių priežasčių laikantis vienodų sąlygų, atitinkančių Konvencijos 15 straipsnį.

Bendrojo kodo naudojimas

3. a) Laikydamosi įprastai kiekvienos Šalies tokiai veiklai taikomų reikalavimų, bet kuri kitos Šalies oro transporto bendrovė gali sudaryti bendradarbiavimo susitarimus, kuriais būtų siekiama:
 - i) teikti oro susisiekimo paslaugas konkrečiais maršrutais (kai parduodant bilietus naudojamas savo kodas), kuriais skrydžius vykdo Kanados arba valstybių narių ir (arba) bet kurios trečiosios šalies oro transporto bendrovės; ir (arba) bet kurios šalies antžeminio (sausumos arba jūrų) susisiekimo paslaugų teikėjas;
 - ii) organizuoti skrydžius naudojant bet kurios kitos oro transporto bendrovės kodą, jei tai oro transporto bendrovei Šalies aviacijos institucijos leido parduodant skrydžių, vykdomų bet kurios Šalies oro transporto bendrovės, bilietus juose nurodyti savo kodą.
- b) Šalis gali reikalauti, kad visos bendrojo kodo naudojimo susitarimuose dalyvaujančios oro transporto bendrovės turėtų atitinkamus su maršrutais susijusius leidimus.
- c) Šalis negali nesuteikti leidimo teikti paslaugas naudojant bendrąjį kodą, kaip nurodyta šio straipsnio 3 dalies a punkto i papunktyje, remdamosi tuo, kad orlaivį naudojanti oro transporto bendrovė neturi teisės vykdyti skrydžių naudojant kitų oro transporto bendrovių kodus.
- d) Šalys reikalauja, kad visos tokius bendrųjų kodų naudojimo susitarimus sudariusios oro transporto bendrovės užtikrintų, jog keleiviams būtų pateikta visa informacija apie kiekvieno kelionės etapo operatoriaus tapatybę ir vežimo būdą.

Antžeminės paslaugos

4. Kiekviena Šalis leidžia jos teritorijoje veiklą vykdančioms kitos Šalies oro transporto bendrovėms:

- a) remdamasi abipusiškumo principu, jos teritorijoje pačioms teikti antžemines paslaugas ir, jei jos taip nuspręstų, pasirūpinti, kad visas antžemines paslaugas ar dalį tokių paslaugų teiktų agentas, turintis jos kompetentingų institucijų leidimą teikti tokias paslaugas; ir
- b) teikti antžemines paslaugas kitoms tame pačiame oro uoste veikiančioms oro transporto bendrovėms, jei tai leidžiama pagal taikomus įstatymus bei kitus teisės aktus ir juos atitinka.

5. Naudojimasis šio straipsnio 4 dalies a ir b punktuose išdėstytais teisėmis gali būti ribojamas tik atsižvelgiant į fizinius ar veiklos suvaržymus, kuriuos pirmiausia lemia oro uostų saugos ar saugumo sumetimai. Bet kokie suvaržymai taikomi vienodai ir ne mažiau palankiomis sąlygomis negu bet kuriai kitai bet kurios šalies oro transporto bendrovei, teikiančiai panašias tarptautinio oro susisiekimo paslaugas, apribojimų įvedimo metu taikomos palankiausios sąlygos.

Oro transporto bendrovių atstovai

6. Kiekviena Šalis leidžia:

- a) remdamasi abipusiškumo principu, kitos Šalies oro transporto bendrovėms įsivežti ir turėti jos teritorijoje savo atstovus ir savo valdymo, pardavimo, techninio pobūdžio, naudojimo ir kitus specialistus, kurie reikalingi teikiant paslaugas;
- b) kitos Šalies oro transporto bendrovei, jei pastaroji taip nuspręstų, savo personalo poreikius tenkinti pasitelkiant savo pačios darbuotojus arba naudojantis bet kurios kitos jos teritorijoje veikiančios ir leidimą teikti tokias paslaugas kitoms oro transporto bendrovėms turinčios organizacijos, bendrovės ar oro transporto bendrovės paslaugomis; ir
- c) kitos Šalies oro transporto bendrovėms jos teritorijoje steigti biurus oro susisiekimo ir su juo susijusioms paslaugoms reklamuoti ir parduoti.

7. Kiekviena Šalis reikalauja, kad kitos Šalies oro transporto bendrovių atstovams ir darbuotojams būtų taikomi jos įstatymai ir kiti teisės aktai. Vadovaudamasi tokiais įstatymais ir kitais teisės aktais:

- a) kiekviena Šalis šio straipsnio 6 dalyje nurodytiems atstovams ir darbuotojams kuo greičiau suteikia būtinus darbo leidimus, lankytojo vizas ar kitus panašius dokumentus; ir
- b) kiekviena Šalis sudaro palankias sąlygas prašymų išduoti darbo leidimus tam tikras laikinas pareigas ne ilgiau kaip devyniasdešimt (90) dienų einantiems darbuotojams patvirtinimui ir jį paspartina.

Pardavimas, vietos išlaidos ir lėšų pervedimas

8. Kiekviena Šalis leidžia kitos Šalies oro transporto bendrovėms:

- a) jos teritorijoje užsiimti prekyba oro susisiekimo paslaugomis tiesiogiai arba, oro transporto bendrovių nuožiūra, per savo agentus, taip pat prekiauti susisiekimo paslaugomis jos teritorijoje naudojama valiuta arba, oro transporto bendrovių nuožiūra, laisvai konvertuojama kitų šalių valiuta, ir bet kuriam asmeniui leidžia laisvai pirkti tokias susisiekimo paslaugas mokant bet kuria toms oro transporto bendrovėms priimtina valiuta;
- b) apmokėti jos teritorijoje patiriamas išlaidas, įskaitant ir už perkamus degalus, vietos valiuta arba, oro transporto bendrovių nuožiūra, laisvai konvertuojama valiuta; ir
- c) prireikus konvertuoti ir pervesti į užsienį lėšas, gautas vykdant įprastinę veiklą. Konvertuoti ir pervesti leidžiama be apribojimų ar atidėliojimų pagal valiutos keitimo rinkos kursą, einamiesiems mokėjimams taikomą tuo metu, kai pateikiamas prašymas pervesti, ir konvertuojant ar pervedant netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus įprastinius aptarnavimo mokesčius, kurie mokami bankams už tokius sandorius.

Įvairiarūšės paslaugos

9. Kiekviena Šalis leidžia oro transporto bendrovėms:

- a) teikiančioms mišrias paslaugas – teikiant oro susisiekimo paslaugas vykdyti vežimą antžeminiu transportu sausuma arba jūra. Oro transporto bendrovės tokį vežimą gali užtikrinti sudarydamos susitarimus su antžeminio transporto vežėjais arba oro transporto bendrovės gali pasirinkti pačios vykdyti vežimą antžeminiu transportu;
- b) teikiančioms krovinių vežimo paslaugas – teikiant oro susisiekimo paslaugas be apribojimų vykdyti vežimą antžeminiu transportu sausuma arba jūra gabenant krovinius į bet kurį punktą Šalių teritorijoje arba trečiojoje šalyje ar iš jo, įskaitant gabenimą į visus oro uostus, kuriuose yra muitinės įrenginiai, ir iš jų, taip pat atitinkamais atvejais gabenti krovinius, už kuriuos nesumokėtas muito mokestis, pagal taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus; vežant krovinius antžeminiu arba oro transportu naudotis oro uosto muitinės procedūromis ir įrenginiais; nuspręsti pačioms vykdyti krovinių vežimą antžeminiu transportu laikantis tokį vežimą reglamentuojančių vidaus įstatymų ir kitų teisės aktų arba užtikrinti tokį vežimą sudarius susitarimus su kitais antžeminio transporto vežėjais, įskaitant kitos šalies oro transporto bendrovės vykdomą vežimą antžeminiu transportu; ir
- c) teikiančioms įvairiarūšės paslaugas – siūlyti bendrą kainą už kombinuotą vežimą oro ir antžeminiu transportu, su sąlyga, kad keleiviams ir siuntėjams nebus teikiama klaidinanti informacija apie tokį vežimą.

Kainų nustatymas

10. Šalys leidžia oro transporto bendrovėms laisvai nustatyti kainas atsižvelgiant į laisvą ir sąžiningą konkurenciją. Nė viena Šali nesima vienašalių veiksmų prieš tarptautinio transporto į jos teritoriją ar iš jos kainų nustatymą ar tolesnį taikymą.

11. Šalys nereikalauja teikti kainų aviacijos institucijoms.

12. Šalys leidžia aviacijos institucijoms aptarti, pavyzdžiui, neteisingas, nepagrįstas ar diskriminacines kainas, tačiau neapsiriboti tokiais klausimais.

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

13. Šalys taiko atitinkamus įstatymus ir kitus teisės aktus, susijusius su kompiuterinių rezervavimo sistemų eksploatavimu jų teritorijose, remdamosi sąžiningumo ir nediskriminavimo principais.

Frančizės ir registruoto pavadinimo naudojimas

14. Bet kurios Šalies oro transporto bendrovės gali teikti šiame Susitarime numatytas oro susisiekimo paslaugas pagal frančizės arba registruoto pavadinimo naudojimo susitarimus su bendrovėmis, įskaitant oro transporto bendroves, jeigu oro susisiekimo paslaugas teikianti oro transporto bendrovė turi leidimą vežti atitinkamu maršrutu, jeigu yra laikomasi vidaus įstatymuose ar kituose teisės aktuose nustatytų sąlygų ir jeigu yra gautas aviacijos institucijų patvirtinimas.

Nuoma su įgula

15. Šalių oro transporto bendrovės gali teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą naudodamosi kitų oro bendrovių, įskaitant ir iš kitų šalių, orlaiviais ir skrydžio įgula, jeigu yra gautas aviacijos institucijų patvirtinimas ir jeigu tokia oro susisiekimo paslaugas teikianti oro bendrovė ir orlaivio operatorius turi tinkamus leidimus. Taikant šią dalį nereikalaujama, kad orlaivį naudojančios oro transporto bendrovės turėtų leidimą konkrečiam maršrutui.

Užsakomieji ir (arba) nereguliarūs skrydžiai

16. Šio Susitarimo 4 straipsnio (Investicijos), 5 straipsnio (Įstatymų taikymas), 6 straipsnio (Civilinės aviacijos sauga), 7 straipsnio (Civilinės aviacijos saugumas), 8 straipsnio (Muitai, mokesčiai ir rinkliavos), 9 straipsnio (Statistiniai duomenys), 10 straipsnio (Vartotojų interesai), 11 straipsnio (Galimybės naudotis oro uostais, aviacijos įrenginiais ir paslaugomis), 12 straipsnio (Oro uostų rinkliavos ir rinkliavos už naudojamąsi aviacijos įrenginiais bei paslaugomis), 13 straipsnio (Komeraciniai

principai), 14 straipsnio (Konkurencinė aplinka), 15 straipsnio (Oro eismo valdymas), 17 straipsnio (Jungtinis komitetas) ir 18 straipsnio (Aplinkosauga) nuostatos taikomos tiek užsakomiešiams, tiek kitiems nereguliaciniams skrydžiams, kuriuos į vienos Šalies teritoriją arba iš jos vykdo kitos Šalies oro vežėjai.

17. Gavusios prašymą vykdyti užsakomuosius ar kitus nereguliacinius skrydžius, Šalys kuo greičiau oro vežėjui suteikia prašomus leidimus ir sutikimus.

14 straipsnis

Konkurencinė aplinka

1. Šalys patvirtina, kad jų bendras tikslas – užtikrinti sąžiningą ir konkurencinę oro susisiekimo paslaugų teikimo aplinką. Šalys pripažįsta, kad didžiausia tikimybė, jog oro transporto bendrovės veiks sąžiningos konkurencijos pagrindu, bus tuomet, jei šių oro transporto bendrovių veikla bus grindžiama tik komerciniais principais ir nebus subsidijuojama valstybės. Jos pripažįsta, kad, pavyzdžiui, oro transporto bendrovių privatizavimo sąlygos, konkurenciją iškraipanti subsidijų panaikinimas, vienodos galimybės be diskriminacijos naudotis oro uostų įrenginiais ir paslaugomis bei kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis, tačiau neapsiribojant tik šiais klausimais, yra pagrindiniai veiksniai sąžiningai konkurencinei aplinkai užtikrinti.

2. Jeigu viena Šalis nustato, kad kitos Šalies teritorijoje sudarytos sąlygos, dėl kurių galimas neigiamas poveikis sąžiningai konkurencinei aplinkai ir jos oro transporto bendrovių veiklai teikiant oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą, ji gali kitai Šaliai pateikti pastabas. Be to, ji gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį. Šalys sutinka, kad tai, kokiu mastu teikiant subsidijas ar vykdant kitokią intervenciją gali būti kliudoma siekti su konkurencine aplinka susijusių Susitarimo tikslų, yra pagrįsta diskusijų Jungtiniame komitete tema.

3. Pagal šį 14 straipsnį, gali būti keliami, be kita ko, klausimai, susiję su bet kurio vyriausybinių subjekto kapitalo injekcijomis, kryžminiu subsidijavimu, dotacijomis, garantijomis, nuosavybe, mokesčių lengvatomis arba atleidimu nuo jų, apsauga nuo bankroto arba draudimu. Pagal 14 straipsnio 4 dalį bet kuri Šalis, pranešusi kitai Šaliai, gali kreiptis į kitos Šalies teritorijoje esančius atsakingus vyriausybinius subjektus, įskaitant valstybės, provincijos ar vietos lygio subjektus, kad aptartų su šiuo straipsniu susijusius klausimus.

4. Šalys pripažįsta atitinkamų savo konkurencijos institucijų bendradarbiavimą, kurio įrodymas yra 1999 m. birželio 17 d. Bonoje priimtas Kanados Vyriausybės ir Europos Bendrijų susitarimas dėl konkurencijos įstatymų taikymo.

5. Bet kuri Šalis gali imtis veiksmų, jei po konsultacijų Jungtiniame komitete ji mano, kad 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos sąlygos išlieka ir dėl to jos oro transporto bendrovė arba bendrovės gali atsidurti labai nepalankioje padėtyje arba patirti žalą. Šalis gali imtis veiksmų pagal šią dalį nuo tada, kai Jungtinio komiteto sprendimu nustatomos tokių veiksmų vykdymo procedūros ir kriterijai arba praėjus vieneriems metams nuo tos dienos, kurią Šalys pradeda laikinai taikyti šį Susitarimą arba jis įsigalioja, atsižvelgiant į tai, kuri data yra ankstesnė. Visi veiksmai, kurių imamasi remiantis šia dalimi, turi būti tinkami, proporcingi ir jų mastas bei trukmė neturi viršyti to, kas yra griežtai būtina. Jie skirti tik subjektui, kuriam naudingos 2 dalyje nurodytos sąlygos, ir neturi įtakos kitos Šalies teisei imtis veiksmų pagal 21 straipsnį (Ginčų sprendimas).

15 straipsnis

Oro eismo valdymas

Siekdamos užtikrinti kuo didžiausią bendrą veiksmingumą, sumažinti sąnaudas ir pagerinti dabartinių sistemų saugą bei pajėgumą, Šalys bendradarbiauja spręsdamos su oro eismo valdymu susijusius saugos priežiūros ir politikos klausimus. Šalys skatina savo oro navigacijos paslaugų teikėjus toliau bendradarbiauti užtikrinant sąveiką, kad būtų galima geriau sujungti abiejų Šalių sistemas, jei tai įmanoma, sumažinti aviacijos poveikį aplinkai ir prireikus keistis informacija.

16 straipsnis

Paskyrimų ir įgaliojimų ar leidimų tęsimas

1. Bet kuri Kanados arba valstybės narės oro transporto bendrovė, turinti savo vyriausybės galiojančią paskyrimą, išduotą pagal oro susisiekimą susitarimą su Kanada, kuris pakeičiamas šiuo susitarimu, laikoma oro transporto bendrove, paskirta teikti oro susisiekimą paslaugas.

2. Bet kuri Kanados arba bet kurios valstybės narės oro transporto bendrovė, turinti bet kurios Šalies aviacijos institucijų išduotą galiojančią licenciją arba leidimą teikti oro susisiekimą paslaugas šio Susitarimo įsigaliojimo dieną, naudojasi visais minėtoje licencijoje arba leidime nustatytais įgaliojimais, kol bus išduota nauja arba pakeista licencija arba leidimas pagal šį Susitarimą, ir laikoma, kad tokia oro transporto bendrovė turi įgaliojimą teikti oro susisiekimą paslaugas, kaip numatyta šiame Susitarime.

3. Nė viena šio straipsnio nuostata nedraudžiama, kad bet kurios Šalies šio straipsnio 1 arba 2 dalyse nenurodyta oro transporto bendrovė būtų paskirta arba įgaliota teikti oro susisiekimą paslaugas.

17 straipsnis

Jungtinis komitetas

1. Įsteigiamas iš Šalių atstovų sudarytas komitetas (toliau – Jungtinis komitetas).

2. Jungtinis komitetas nustato, kokios aviacijos institucijos ir kitos kompetentingos institucijos sprendžia šiuo Susitarimu reglamentuojamus klausimus, ir padeda palaikyti jų ryšius.

3. Jungtinio komiteto posėdžiai vyksta kada reikia ir jeigu reikia, bet ne rečiau kaip kartą per metus. Kiekviena Šalis gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį.

4. Bet kuri Šalis taip pat gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį, siekdama konsultacijų sprendžiant bet kokį su šio Susitarimo aiškinimu arba taikymu susijusį klausimą ir norėdama išspręsti kitos Šalies iškeltas problemas. Toks posėdis sušaukiamas kuo skubiau, bet ne vėliau kaip per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, išskyrus atvejus, kai Šalys nusprendžia kitaip.

5. Jungtinis komitetas priima sprendimus Susitarime aiškiai numatytais atvejais.

6. Jungtinis komitetas skatina Šalių bendradarbiavimą ir gali svarstyti bet kokį su šio Susitarimo vykdymu ar įgyvendinimu susijusį klausimą, įskaitant toliau išvardytus klausimus, tačiau jais neapsiribojant:

- a) pagal šį Susitarimą teikiamoms oro susisiekimą paslaugoms poveikio turinčių rinkos sąlygų peržiūra;
- b) keitimasis informacija, įskaitant patarimus dėl Susitarimui poveikio turinčių vidaus įstatymų bei politikos kryptių keitimo;
- c) svarstymas, kokiose srityse būtų galima plėtoti Susitarimą, įskaitant rekomendacijas dėl Susitarimo pakeitimų;
- d) sąlygų, procedūrų ir pakeitimų, kuriuos turi atlikti naujos valstybės narės, kad galėtų tapti šio Susitarimo Šalimis, rekomendavimas; ir
- e) su investicijomis, nuosavybe ir kontrole susijusių klausimų svarstymas, taip pat patvirtinimas, kad įvykdytos laipsniško skrydžių teisių suteikimo sąlygos, išdėstytos šio Susitarimo 2 priede.

7. Jungtinis komitetas plėtoja bendradarbiavimą ir skatina ekspertų lygiu keistis informacija apie naujas teisės aktų leidybos ar reglamentavimo iniciatyvas.

8. Jungtinis komitetas sprendimu nustato savo darbo tvarkos taisykles.

9. Visi Jungtinio komiteto sprendimai priimami bendru sutarimu.

18 straipsnis

Aplinkos apsauga

1. Šalys pripažįsta aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką.

2. Nedarant poveikio Šalių teisėms ir pareigoms pagal tarptautinę teisę ir Konvenciją, kiekviena Šalis jos suvereniai jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje turi teisę imtis atitinkamų priemonių ir jas taikyti sprendžiant oro transporto poveikio aplinkai klausimus, jei tokios priemonės taikomos neatsižvelgiant į nacionalinę priklausomybę.

3. Šalys pripažįsta, kad, kuriant tarptautinės aviacijos politiką, privalu atidžiai apsvarstyti aplinkos apsaugos priemonių sąnaudas ir naudą. Svarstydama siūlomas aplinkos apsaugos priemones Šalis turėtų įvertinti galimą jų neigiamą poveikį naudojimuisi šiame Susitarime numatytais teisėmis ir, jei tokios priemonės patvirtinamos, imasi reikalingų veiksmų tokiam neigiamam poveikiui sumažinti.

4. Šalys pripažįsta, kad svarbu bendradarbiauti ir daugiašalėse diskusijose svarstyti aviacijos poveikį aplinkai ir ekonomikai, taip pat užtikrinti, kad bet kurios švelninančios priemonės visiškai atitiktų šio Susitarimo tikslus.

5. Nustačius aplinkos apsaugos priemones, laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtų su aviacija susijusių aplinkos apsaugos standartų, pateikiamų Konvencijos prielaidose, išskyrus atvejus, kai pranešta apie skirtingus standartus.

6. Siekdamas užtikrinti kuo darnesnius metodus, Šalys stengiasi viena su kita konsultuotis su aplinkosauga susijusiais klausimais, įskaitant planuojamas priemones, kurios gali turėti didelį poveikį šiame Susitarime numatytais tarptautinio oro susisiekimo paslaugoms. Konsultacijos pradamos per 30 dienų nuo tokio prašymo gavimo arba per bet kurį abiejų Šalių nustatytą laikotarpį.

19 straipsnis

Darbo klausimai

1. Šalys pripažįsta, kaip svarbu svarstyti šio Susitarimo poveikį darbo jėgai, užimtumui ir darbo sąlygoms.

2. Bet kuri Šalis pagal 17 straipsnį gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, kad būtų apsvarstyti šio straipsnio 1 dalyje nurodyti su darbo jėga susiję klausimai.

20 straipsnis

Tarptautinis bendradarbiavimas

Šalys pagal 17 straipsnį gali teikti Jungtiniam komitetui klausimus, susijusius su:

a) oro transporto ir tarptautinėmis organizacijomis;

b) galimais Šalių ir kitų šalių santykių oro transporto srityje pokyčiais; ir

c) dvišalių ar daugiašalių susitarimų tendencijomis,

įskaitant, jei įmanoma, pasiūlymus dėl suderintų pozicijų šiose srityse rengimo.

21 straipsnis

Ginčų sprendimas

1. Jei kyla Šalių ginčas, susijęs su šio Susitarimo aiškinimu arba taikymu, jos pirmiausia siekia jį išspręsti rengdamos oficialias konsultacijas Jungtiniame komitete. Tokios oficialios konsultacijos pradamos kuo skubiau ir, nepaisant 17 straipsnio 4 dalies, ne vėliau kaip per 30 dienų laikotarpį nuo tos dienos, kurią viena Šalis gavo kitos Šalies rašytinį prašymą su nuoroda į šį straipsnį, išskyrus atvejus, kai Šalys nusprendžia kitaip.

2. Jeigu ginčas neišsprendžiamas per 60 dienų nuo prašymo pradėti oficialias konsultacijas gavimo, jis, Šalims sutikus, gali būti perduotas spręsti kitam asmeniui arba organui. Jeigu Šalys dėl to nesutinka, bet kurios iš Šalių prašymu ginčas toliau nurodyta tvarka perduodamas trijų arbitrų arbitražo teismui.

3. Per 30 dienų nuo prašymo dėl arbitražo gavimo kiekviena ginčo Šalis paskiria po vieną nepriklausomą arbitrą. Trečiasis arbitras Šalių paskirtų arbitrų susitarimu paskiriamas per kitas 45 dienas. Jeigu bet kuri Šalis per nurodytą laikotarpį nepaskiria arbitro arba jeigu per nurodytą laikotarpį nepaskiriamas trečiasis arbitras, bet kuri Šalis gali prašyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos pirmininko paskirti arbitrą arba arbitrus atsižvelgiant į konkretų atvejį. Jeigu pirmininkas yra vienos iš Šalių pilietis, arbitrą arba arbitrus skiria pirmininko pavaduotojas, kuris atitinka minėtą pilietybės reikalavimą. Visais atvejais trečiasis arbitras yra trečiosios šalies pilietis; jis atlieka arbitražo teismo pirmininko funkcijas ir priima sprendimą dėl arbitražo vietos.

4. Arbitražo teismas nustato savo darbo tvarkos taisykles ir procedūrų tvarkaraštį.

5. Bet kurios Šalies prašymu arbitražo teismas gali nurodyti kitai ginčo Šaliai įgyvendinti laikinas apsaugos priemones, kol arbitražo teismas priims galutinį sprendimą.

6. Arbitražo teismas stengiasi pateikti rašytinį sprendimą per 180 dienų nuo prašymo dėl arbitražo gavimo. Sprendžiamąją teisę turi sprendimas, priimamas arbitražo teismo narių balsų dauguma.

7. Jei arbitražo teismas nustato, kad šis Susitarimas pažeistas ir pažeidimą padariusi Šalis jo nepašalina arba per 30 dienų nuo arbitražo teismo sprendimo paskelbimo su kita Šalimi nesugeba rasti abipusiai priimtino sprendimo, kita Šalis gali sustabdyti panašių lengvatų pagal šį Susitarimą taikymą tol, kol ginčas bus išspręstas.

8. Arbitražo teismo išlaidas lygiomis dalimis padengia abi ginčo Šalys.

9. Taikant šį straipsnį, Europos bendrija ir valstybės narės veikia kartu.

22 straipsnis

Keitimas

Šio Susitarimo pakeitimus Šalys gali kartu nustatyti surengusios konsultacijas pagal šio Susitarimo 17 straipsnį (Jungtinis komitetas). Pakeitimai įsigalioja 23 straipsnyje (Įsigaliojimas ir laikinas taikymas) nustatytais sąlygomis.

23 straipsnis

Įsigaliojimas ir laikinas taikymas

1. Šis Susitarimas įsigalioja praėjus mėnesiui nuo paskutinės diplomatinės notos, kuria Šalys patvirtina, kad baigtos visos šiam Susitarimui įsigaliojimo būtinoms procedūroms, datos. Šio pakeitimo notomis tikslais Europos bendrija ir jos valstybės narės paskiria Tarybos generalinį sekretoriata. Kanada pateikia Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriatui Europos bendrijai ir jos valstybėms narėms skirtą (-as) diplomatinę (-es) notą (-as), o Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretoriatas pateikia Kanadai Bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinės notos. Europos bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinėje notoje arba notose turi būti kiekvienos valstybės narės pranešimas, patvirtinantis, kad šio Susitarimo įsigaliojimui būtinoms procedūroms buvo įvykdytos.

2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies, Šalys susitaria laikinai taikyti šį Susitarimą pagal Šalių vidaus teisės nuostatas nuo pirmos mėnesio dienos po paskutinės notos, kuria Šalys pranešė viena kitai apie Susitarimui laikinai įsigaliojimo būtinų atitinkamų vidaus procedūrų užbaigimą, datos.

24 straipsnis

Nutraukimas

Bet kuri iš Šalių gali bet kuriuo metu diplomatiniais kanalais raštu kitai Šaliai pranešti apie sprendimą nutraukti šį Susitarimą.

Tuo pat metu toks pranešimas išsiunčiamas Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai ir Jungtinių Tautų sekretoriatui. Susitarimas nutraukiamas praėjus vieneriems (1) metams nuo tos dienos, kurią kita Šalis gauna pranešimą, jeigu iki šio laikotarpio pabaigos pranešimas apie nutraukimą bendru sutarimu neatsaukiamas. Jeigu kita Šalis nepatvirtino gavusi pranešimą, laikoma, kad pranešimas gautas praėjus keturiolikai (14) dienų nuo tos dienos, kurią jį gavo Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija ir Jungtinių Tautų sekretoriatas.

25 straipsnis

Susitarimo registravimas

Šiam Susitarimui įsigaliojus, Susitarimas ir visi jo pakeitimai registruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje ir Jungtinių Tautų sekretoriatais pagal Jungtinių Tautų chartijos 102 straipsnį. Kitai Šaliai apie registravimą pranešama iš karto po to, kai Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ir Jungtinių Tautų sekretoriatai tai patvirtina.

26 straipsnis

Ryšys su kitais susitarimais

1. Jeigu Šalys tampa daugiašalio susitarimo šalimis arba patvirtina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ar kitos tarptautinės tarpvyriausybines organizacijos priimtą sprendimą, kuriame aptariami klausimai, kuriems taikomas šis Susitarimas, jos konsultuojasi Jungtiniame komitete, kad nuspręstų, koku mastu daugiašalio susitarimo ar sprendimo nuostatos daro poveikį šiam Susitarimui ir ar šį Susitarimą reikėtų peržiūrėti, kad būtų atsižvelgta į tokius pokyčius.

2. Šio Susitarimo laikino taikymo pagal jo 23 straipsnio (Įsigaliojimas ir laikinas taikymas) 2 dalį laikotarpiu šio Susitarimo 3 priede išvardytų dvišalių susitarimų galiojimas sustabdomas, išskyrus šio Susitarimo 2 priede numatytus atvejus. Susitarimui įsigaliojus pagal jo 23 straipsnio 1 dalį, šiuo Susitarimu pakeičiamos susijusios šio Susitarimo 3 priede išvardytų dvišalių susitarimų nuostatos, išskyrus šio Susitarimo 2 priede numatytus atvejus.

TAI PALIUDYDAMI, toliau nurodyti deramai įgaluoti asmenys pasirašė šį Susitarimą.

SUDARYTA dviem egzemplioriais 2009 metų gruodžio septynioliktą dieną Briuselyje anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, olandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakių, slovenų, suomių, švedų, vengrų ir vokiečių kalbomis; visi tekstai yra autentiški.

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



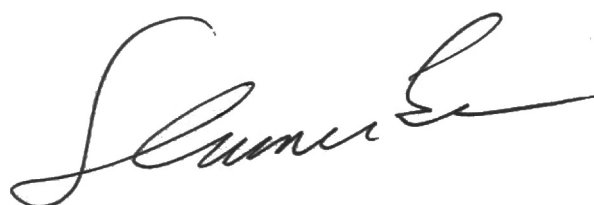
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

За Република България



Za Českou republiku



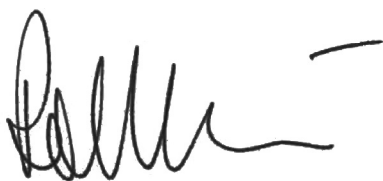
På Kongeriget Danmarks vegne



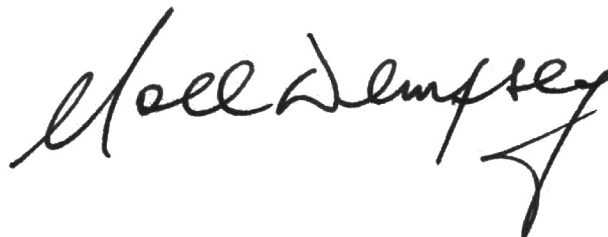
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



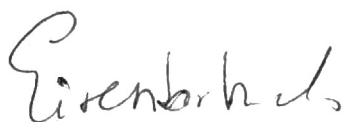
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



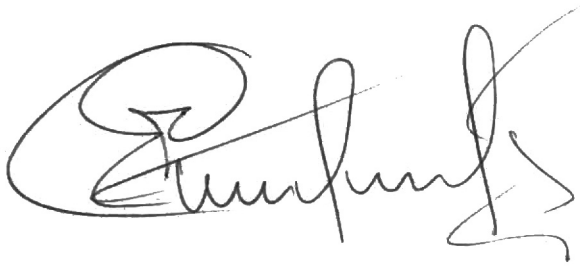
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly wavy lines that fan out at the bottom, resembling a stylized 'S' or a series of parallel strokes.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, starting with a small 'h' above a series of horizontal, slightly wavy lines that end in a long, sweeping curve to the right.

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, appearing to read 'Achim Vohler'.

För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, appearing to read 'Olof Torbjörnsson'.

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

—

1 PRIEDAS

MARŠRUTŲ PLANAS

1. Šio Susitarimo 2 straipsnio 1 dalies c punkto tikslais kiekviena Šalis leidžia kitos Šalies oro transporto bendrovėms vežti toliau nurodytais maršrutais:

a) Kanados oro transporto bendrovėms:

Punktai prieš maršrutą – punktai Kanadoje – tarpiniai punktai – punktai valstybėse narėse – punktai už maršruto

b) Europos bendrijos oro transporto bendrovėms:

Punktai prieš maršrutą – punktai valstybėse narėse – tarpiniai punktai – punktai Kanadoje – punktai už maršruto

2. Bet kurios Šalies oro transporto bendrovės gali tam tikrų arba visų skrydžių atveju savo nuožiūra:

a) vykdyti skrydžius bet kuria viena ar abiem kryptimis;

b) naudodamos tą patį orlaivį, jungti kelis skrydžio numerius;

c) aptarnauti keleivius punktuose prieš maršrutą, tarpiniuose punktuose ir punktuose už maršruto, taip pat bet kurios Šalies teritorijoje esančiuose punktuose, reisus laisvai derindamos arba juos organizuodamos bet kokia tvarka;

d) praleisti sustojimus bet kuriame punkte ar punktuose;

e) perkelti keleivius ir krovinius iš vieno savo orlaivio į bet kurį kitą joms priklausančių orlaivių be jokių naudojamų orlaivių tipo ar skaičiaus pakeitimo bet kuriame punkte apribojimų;

f) aptarnauti keleivius punktuose už maršruto bet kurio tos Šalies teritorijoje esančio punkto atžvilgiu pakeitus orlaivį arba reiso numerį (arba jų nepakeitus) ir teikti bei reklamuoti tokias paslaugas visuomenei kaip tiesioginius skrydžius;

g) atlikti tarpinius tūpimus bet kuriame punkte bet kurios Šalies teritorijoje arba už jos ribų;

h) vežti tranzitu tarpiniuose punktuose ir kitos Šalies teritorijoje esančiuose punktuose;

i) jungti tuo pačiu orlaiviu vykdomus vežimus, nepaisant to, kur toks vežimas buvo pradėtas; ir

j) teikti vežimo paslaugas naudojant bendrąjį kodą pagal šio Susitarimo 13 straipsnio (Komerčiniai principai) 3 dalies nuostatas;

be krypties ar geografinių apribojimų ir neprarasdamos teisės vykdyti vežimą, kuris kitais atžvilgiais yra leidžiamas pagal šį Susitarimą.

2 PRIEDAS

NAUDOJIMOSI TEISĖMIS TVARKA

1 SKIRSNIS

Abiejų Šalių oro transporto bendrovių nuosavybės teisės ir kontrolė

1. Nepaisant 4 straipsnio (Investicijos), remiantis abipusiškumo principu leidžiama, kad vienos Šalies oro bendrovės nuosavybės teise priklausytų kitos Šalies subjektams, kiek tai leidžiama pagal Kanados vidaus įstatymus ir kitus teisės aktus, reglamentuojančius užsienio investicijas į oro transporto bendroves.
2. Nepaisant šio Susitarimo 3 straipsnio (Paskyrimas, leidimų suteikimas ir panaikinimas) 2 dalies c punkto ir 4 straipsnio (Investicijos), toliau išdėstyta nuostata dėl oro transporto bendrovių nuosavybės teisės ir kontrolės taikoma vietoje 3 straipsnio (Paskyrimas, leidimų suteikimas ir panaikinimas) 2 dalies c punkto, kol šio priedo 2 skirsnio 2 punkto c ir d papunkčiuose nurodytuose įstatymuose bei kituose teisės aktuose nenurodoma kitaip:

„Kanados oro transporto bendrovės atveju, didelė oro transporto bendrovės dalis nuosavybės teise priklauso ir jos veiksminga kontrolė tenka Kanados subjektams, oro transporto bendrovei išduota Kanados oro vežėjo licencija ir jos pagrindinė veiklos vieta yra Kanadoje; valstybės narės oro transporto bendrovės atveju, didelė oro transporto bendrovės dalis nuosavybės teise priklauso ir jos veiksminga kontrolė tenka valstybių narių, Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos arba Šveicarijos subjektams, jai yra išduota Bendrijos oro vežėjo licencija ir jos pagrindinė veiklos vieta yra bet kurioje valstybėje narėje“.

2 SKIRSNIS

Laipsniškas galimybių naudotis skrydžių teisėmis suteikimas

1. Naudodamosi šio skirsnio 2 punkte išdėstytais skrydžių teisėmis, Šalių oro transporto bendrovės gali naudotis leidžiamomis lankščiomis veiklos sąlygomis, kurias leista taikyti 1 priedo 2 punkte.
2. Nepaisant šio Susitarimo 1 priede išdėstytų skrydžių teisių:
 - a) Kai pagal abiejų Šalių nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus kitos Šalies subjektams leidžiama nuosavybės teise turėti ir kontroliuoti iki 25 % jų oro transporto bendrovių akcijų su balso teise, taikomos šios teisės:
 - i) teikiančioms mišrias paslaugas ir visų krovinių vežimo paslaugas: Kanados oro transporto bendrovių atveju – teisė vykdyti tarptautinį vežimą tarp bet kurių punktų Kanadoje ir bet kurių punktų valstybėse narėse; Bendrijos oro transporto bendrovių atveju – teisė teikti oro susisiekimo paslaugas tarp bet kurių punktų valstybėse narėse ir bet kurių punktų Kanadoje. Be to, bet kurios Šalies oro transporto bendrovėms, teikiančioms mišrias paslaugas ir visų krovinių vežimo paslaugas – teisė vykdyti tarptautinį vežimą į punktus trečiojoje šalyse ir iš jų per bet kurį tos Šalies teritorijoje esantį punktą, pakeitus orlaivį ar skrydžio numerį arba jų nepakeitus ir teikti bei reklamuoti tokias paslaugas visuomenei kaip tiesioginius skrydžius;
 - ii) visų krovinių vežimo paslaugas teikiančioms abiejų Šalių oro transporto bendrovėms – teisė vykdyti tarptautinį vežimą tarp kitos Šalies teritorijos ir punktų trečiojoje šalyse, kartu teikiant paslaugas tarp jos teritorijoje esančių punktų ir kitos Šalies teritorijoje esančių punktų;
 - iii) mišrias paslaugas ir visų krovinių vežimo paslaugas teikiančioms abiejų Šalių oro transporto bendrovėms – 3 priedo 1 skirsnyje išvardytuose Kanados ir atskirų valstybių narių dvišaliuose oro susisiekimo susitarimuose numatytos naudojimo teisės ir Kanados bei atskirų valstybės narių taikomuose susitarimuose nurodytos naudojimo teisės, kaip nurodyta 3 priedo 2 skirsnyje. Dėl šiame punkte nurodytų penktosios laisvės teisių punktų už maršruto atžvilgiu nebetaikomi jokie apribojimai, išskyrus geografinius, punktų skaičiaus ir nustatyto dažnumo apribojimus; ir
 - iv) siekiant didesnio tikrumo, i ir ii papunkčiuose nurodytomis teisėmis galima naudotis, jeigu pradedant laikinai taikyti šį Susitarimą arba jam įsigaliojant nebuvo jokio dvišalio susitarimo, arba jeigu susitarime numatytos teisės, kuriomis buvo galima naudotis iki pat šio Susitarimo laikino taikymo arba įsigaliojimo, yra mažiau liberalios palyginti su i ir ii papunkčiuose nurodytomis teisėmis;

- b) Kai pagal abiejų Šalių nacionalinius įstatymus ar kitus teisės aktus kitos Šalies subjektams leidžiama nuosavybės teise turėti ir kontroliuoti iki 49 % jos oro transporto bendrovių akcijų su balso teise, be 2 dalies a punkte nurodytų teisių, taikomos šios teisės:
- i) mišrių paslaugų atveju abiejų Šalių oro transporto bendrovės tarpiniuose punktuose gali naudotis penktosios laisvės teisėmis, o Kanados oro transporto bendrovės – tarp bet kurių punktų valstybėse narėse ir bet kurių punktų kitose valstybėse narėse, jei Kanados oro transporto bendrovių atveju teikiant paslaugas yra punktas Kanadoje, o Bendrijos oro transporto bendrovių atveju teikiant paslaugas yra punktas bet kurioje valstybėje narėje;
 - ii) mišrių paslaugų atveju Kanados oro transporto bendrovės penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp bet kurių punktų valstybėse narėse ir bet kurių punktų Maroke, Šveicarijoje, Europos ekonominėje erdvėje ir kitose Europos bendros aviacijos erdvės narėse; ir
 - iii) visų krovinių vežimo paslaugų atveju bet kurios Šalies oro transporto bendrovės gali naudotis teise vykdyti tarptautinį vežimą tarp punktų kitos Šalies teritorijoje ir punktų trečiojoje šalyse, nereikalaujant aptarnauti bet kurį tos Šalies teritorijoje esantį punktą;
- c) kai pagal abiejų Šalių nacionalinius įstatymus ir kitus teisės aktus kitos Šalies subjektams leidžiama jų teritorijoje steigti oro transporto bendrovę vidaus ir tarptautinio oro susisiekimo paslaugoms teikti, taip pat laikantis šio Susitarimo 17 straipsnio (Jungtinis komitetas) 5 dalies, 6 dalies e punkto ir 9 dalies, be 2 punkto a ir b papunkčiuose nurodytų teisių, taikomos šios teisės:
- i) mišrių paslaugų atveju abiejų Šalių oro transporto bendrovės gali naudotis penktosios laisvės teisėmis bet kuriuose punktuose prieš maršrutą be dažnumo apribojimų;
- d) kai pagal abiejų Šalių nacionalinius įstatymus ir kitus teisės aktus kitos Šalies subjektams leidžiama turėti visiškas nuosavybės teises į visas oro transporto bendroves ir jas kontroliuoti ir kai abi Šalys leidžia taikyti visas 1 priedo nuostatas, vadovaujantis šio Susitarimo 17 straipsnio (Jungtinis komitetas) 5 dalies, 6 dalies e punkto ir 9 dalies nuostatomis ir remiantis Šalių patvirtinimu, atliktu taikant atitinkamas jų procedūras, pirmiau išdėstytos 2 priedo nuostatos nebetaikomos, o taikomas 1 priedas.
-

3 PRIEDAS

KANADOS IR EUROPOS BENDRIJOS VALSTYBIŲ NARIŲ DVIŠALIAI SUSITARIMAI

1 SKIRSNIS

Kaip numatyta šio Susitarimo 26 straipsnyje, šiuo Susitarimu sustabdomi arba pakeičiami toliau nurodyti Kanados ir valstybių narių dvišaliai susitarimai:

- a) Austrijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Austrijos Federalinės Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1993 m. birželio 22 d.;
- b) Belgijos Karalystė: Kanados Vyriausybės ir Belgijos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1986 m. gegužės 13 d.;
- c) Čekijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Čekijos Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1996 m. kovo 13 d.; Pasikeitimas notomis, iš dalies keičiančiomis Susitarimą, pasirašytas 2004 m. balandžio 28 d. ir 2004 m. birželio 28 d.;
- d) Danijos Karalystė: Kanados ir Danijos susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų tarp abiejų šalių, pasirašytas 1949 m. gruodžio 13 d.; Kanados ir Danijos pasikeitimas notomis dėl abiejų šalių oro susisiekimo susitarimo 1949 m. gruodžio 13 d. Otavoje, pasirašytas 1949 m. gruodžio 13 d.; Kanados ir Danijos pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis 1949 m. Susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų, pasirašytas 1958 m. gegužės 16 d.;
- e) Suomijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Suomijos Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų jų teritorijose ir už jų ribų, pasirašytas 1990 m. gegužės 28 d. Pasikeitimas notomis sudarant susitarimą, iš dalies keičiantį Kanados Vyriausybės ir Suomijos Vyriausybės susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų jų teritorijose ir už jų ribų, pasirašytas Helsinkyje 1990 m. gegužės 28 d., pasirašytas 1999 m. rugsėjo 1 d.;
- f) Prancūzijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Prancūzijos Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1976 m. birželio 15 d. Kanados Vyriausybės ir Prancūzijos Respublikos Vyriausybės pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis 1976 m. birželio 15 d. Paryžiuje pasirašytą Oro susisiekimo susitarimą, pasirašytas 1982 m. gruodžio 21 d.;
- g) Vokietijos Federacinė Respublika: Kanados Vyriausybės ir Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1973 m. kovo 26 d.; Kanados Vyriausybės ir Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybės pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis 1973 m. kovo 26 d. Otavoje pasirašytą Oro susisiekimo susitarimą, pasirašytas 1982 m. gruodžio 16 d. ir 1983 m. sausio 20 d.;
- h) Graikijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Graikijos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1984 m. rugpjūčio 20 d.; Pasikeitimas notomis, sudarantis Kanados Vyriausybės ir Graikijos Respublikos Vyriausybės susitarimą, iš dalies keičiantį 1984 m. rugpjūčio 20 d. Toronte sudarytą Oro susisiekimo susitarimą, pasirašytas 1995 m. birželio 23 d. ir 1995 m. liepos 19 d.;
- i) Vengrijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Vengrijos Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1998 m. gruodžio 7 d.;
- j) Airija: Kanados ir Airijos susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų tarp abiejų šalių, pasirašytas 1947 m. rugpjūčio 8 d.; Kanados ir Airijos pasikeitimas notomis (1948 m. balandžio 19 d. ir gegužės 31 d.), iš dalies keičiantis Susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų tarp abiejų šalių, pasirašytas 1948 m. gegužės 31 d.; Kanados ir Airijos pasikeitimas notomis, sudarantis susitarimą, iš dalies keičiantį 1947 m. rugpjūčio 8 d. Oro susisiekimo susitarimo priedą, pasirašytas 1951 m. liepos 9 d. Kanados ir Airijos pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis keičiant 1947 m. rugpjūčio 8 d. Kanados ir Airijos oro susisiekimo susitarimą, pasirašytas 1957 m. gruodžio 23 d.;
- k) Italijos Respublika: Kanados ir Italijos oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1960 m. vasario 2 d.; Kanados Vyriausybės ir Italijos Respublikos Vyriausybės pasikeitimas notomis, sudarantis susitarimą iš dalies keisti Oro susisiekimo susitarimą, kaip nurodyta 1972 m. balandžio 28 d. suderintame protokole, pasirašytas 1972 m. rugpjūčio 28 d.;

- l) Nyderlandų Karalystė: Kanados Vyriausybės ir Nyderlandų Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro transporto, pasirašytas 1989 m. birželio 2 d.; Kanados Vyriausybės ir Nyderlandų Karalystės Vyriausybės pasikeitimas notomis, sudarantis Susitarimą dėl nereguliuojamųjų (užsakomųjų) skrydžių vykdymo, pasirašytas 1989 m. birželio 2 d.;
- m) Lenkijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Lenkijos Liaudies Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1976 m. gegužės 14 d.; Kanados Vyriausybės ir Lenkijos Liaudies Respublikos pasikeitimas notomis, sudarantis Susitarimą dėl 1976 m. gegužės 14 d. pasirašyto Oro susisiekimo susitarimo IX, XI, XIII ir XV straipsnių, pasirašytas tą pačią dieną;
- n) Portugalijos Respublika: Kanados Vyriausybės ir Portugalijos Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo tarp Kanados ir Portugalijos teritorijų, pasirašytas 1947 m. balandžio 25 d. Kanados Vyriausybės ir Portugalijos Vyriausybės pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis 1947 m. balandžio 25 d. Lisabonoje pasirašyto Susitarimo dėl oro susisiekimo tarp Kanados ir Portugalijos teritorijų priedo 3 ir 4 punktus, pasirašytas 1957 m. balandžio 24 d. ir 30 d. Kanados ir Portugalijos pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis Susitarimo dėl oro susisiekimo tarp abiejų šalių priedo 7 punktą, pasirašytas 1958 m. kovo 5 d. ir 31 d.;
- o) Rumunija: Kanados Vyriausybės ir Rumunijos Socialistinės Respublikos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1983 m. spalio 27 d.;
- p) Ispanijos Karalystė: Kanados Vyriausybės ir Ispanijos Vyriausybės oro susisiekimo susitarimas, pasirašytas 1988 m. rugsėjo 15 d.;
- q) Švedijos Karalystė: Kanados ir Švedijos susitarimas dėl oro susisiekimo tarp Kanados ir Švedijos teritorijų, pasirašytas 1947 m. birželio 27 d.; Kanados ir Švedijos pasikeitimas notomis, papildantis Susitarimą dėl oro susisiekimo tarp Kanados ir Švedijos teritorijų, pasirašytas 1947 m. birželio 27 d. ir 28 d. Kanados ir Švedijos pasikeitimas notomis, iš dalies keičiantis 1947 m. Susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų, pasirašytas 1958 m. gegužės 16 d.; ir
- r) Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė: Kanados Vyriausybės ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, pasirašytas 1988 m. birželio 22 d.

2 SKIRSNIS

2 priedo 2 skirsnyje laikantis 2 dalies a punkto iii papunkčio nuostatų galima naudotis šiomis teisėmis:

1 dalis. Kanados oro bendrovėms

Kanados oro bendrovės, kartu teikdamos mišrias paslaugas tarp Kanados ir atskirų valstybių narių ir teikdamos visų krovinių vežimo paslaugas, naudojami šiomis teisėmis:

Valstybė narė	Skrydžių teisės
Bulgarija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis dviejuose nurodytuose punktuose, į kuriuos skrydžių paslaugos gali būti teikiamos kaip į tarpinius punktus iki Sofijos ir (arba) už jos.
Čekija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis daugiausia keturiuose Kanados pasirinktuose punktuose – tarpiniuose punktuose iki Prahos arba už jos – ir viename papildomame punkte Čekijos Respublikoje.
Danija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Kopenhagos ir: <ol style="list-style-type: none"> Amsterdamo bei Helsinkio; arba Amsterdamo bei Maskvos. Amsterdame skrydžių paslaugos gali būti teikiamos kaip tarpiniame punkte arba kaip punkte už maršruto. Helsinkyje ir Maskvoje skrydžių paslaugos teikiamos kaip punktuose už maršruto.
Vokietija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp tarpinių punktų Europoje bei punktų Vokietijos Federacinėje Respublikoje ir tarp punktų Vokietijos Federacinėje Respublikoje bei punktų už maršruto.
Graikija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarpiniuose punktuose iki Atėnų ir už jų ir dviejuose papildomuose punktuose Graikijoje, išskyrus punktus Turkijoje ir Izraelyje. Iš viso tarpinių punktų ir punktų už maršruto, kuriuose bet kada vienu metu galima teikti skrydžių paslaugas naudojantis penktosios laisvės teisėmis, negali būti daugiau negu penki, iš kurių ne daugiau kaip keturi gali būti tarpiniai punktai.
Airija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp punktų Airijoje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Airijoje bei punktų už jos. Teikiant visų krovinių vežimo paslaugas, šiomis teisėmis gali naudotis vykdant tarptautinį vežimą tarp punktų Airijoje ir punktų trečiojoje šalyje nereikalaujant teikti skrydžių į kokią nors punktą Kanadoje paslaugas.

Valstybė narė	Skrydžių teisės
Italija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp dviejų tarpinių punktų Europoje ir Romos ir (arba) Milano. Tarpiniuose punktuose, kuriems taikomos penktosios laisvės teisės, skrydžių paslaugos taip pat gali būti teikiamos kaip punktuose už maršruto.
Lenkija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Varšuvos ir dviejų tarpinių punktų Europoje, kuriuos Kanada turi pasirinkti iš šių punktų: Briuselis, Kopenhaga, Praha, Šanonas, Stokholmas, Viena, Ciūrichas.
Portugalija	Penktosios laisvės skrydžių teisėmis galima naudotis tarp punktų Portugalijoje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Portugalijoje bei punktų už jos.
Ispanija	Su tarpiniais punktais ir punktais už maršruto susijusiomis penktosios laisvės teisėmis gali naudotis: a) tarp Madrido bei trijų papildomų punktų Ispanijoje ir punktų Europoje (išskyrus Miuncheną, Daniją, Švediją, Norvegiją, Italiją ir buvusias Tarybų Sąjungos respublikas); ir b) tarp Madrido bei dar vieno punkto Ispanijoje ir punktų Afrikoje bei Vidurio Rytuose, kaip apibrėžta TCAO dokumente 9060 AT/723. Vienu metu galima naudotis ne daugiau kaip keturiais penktosios laisvės teisėmis.
Švedija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Stokholmo ir: a) Amsterdamo bei Helsinkio; arba b) Amsterdamo bei Maskvos. Amsterdame skrydžių paslaugos gali būti teikiamos kaip tarpiniame punkte arba kaip punkte už maršruto. Helsinkyje ir Maskvoje skrydžių paslaugos teikiamos kaip punktuose už maršruto.
Jungtinė Karalystė	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp punktų Jungtinėje Karalystėje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Jungtinėje Karalystėje bei punktų už maršruto. Teikiant visų krovinių vežimo paslaugas, šiomis teisėmis gali naudotis vykdant tarptautinį vežimą tarp punktų Jungtinėje Karalystėje ir punktų trečiojoje šalyse nereikalaujant teikti skrydžių į kokį nors punktą Kanadoje paslaugas.

2 dalis. Europos bendrijos oro bendrovės

Bendrijos oro bendrovės, kartu teikdamos mišrias paslaugas tarp atskirų valstybių narių ir Kanados ir teikdamos visų krovinių vežimo paslaugas, naudojami šiomis teisėmis:

Valstybė narė	Skrydžių teisės
Belgija	Turi būti penktosios laisvės skrydžių teisės tarp Monrealio ir dviejų punktų už maršruto Jungtinėse Amerikos Valstijose, esančių į rytus nuo Čikagos, įskaitant Čikagą, ir į šiaurę nuo Vašingtono, Kolumbijos apygardos, įskaitant Vašingtoną, Kolumbijos apygardą.
Bulgarija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis viename punkte už maršruto Jungtinėse Amerikos Valstijose į rytus nuo Čikagos, išskyrus Čikagą, ir į šiaurę nuo Vašingtono, Kolumbijos apygardos, išskyrus Vašingtoną, Kolumbijos apygardą. Penktosios laisvės teisėmis naudotis negalima, jei skrendant vienu maršrutu skrydžių paslaugos teikiamos Monrealyje ir Otavoje. Penktosios laisvės teisėmis negalima naudotis tarpiniuose punktuose.
Čekija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Monrealio ir dviejų punktų už maršruto Jungtinėse Amerikos Valstijose, esančių į šiaurę nuo Vašingtono, Kolumbijos apygardos, įskaitant Vašingtoną, Kolumbijos apygardą, ir į rytus nuo Čikagos, įskaitant Čikagą.
Danija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Monrealio bei Čikagos ir tarp Monrealio bei Siatlo. Čikagoje skrydžių paslaugos gali būti teikiamos kaip tarpiniame punkte arba kaip punkte už maršruto. Siatle skrydžių paslaugos gali būti teikiamos tik kaip punkte už maršruto.
Vokietija	Penktosios laisvės skrydžių teisėmis gali naudotis tik tarp Monrealio ir vieno punkto už maršruto Floridoje. Gali pasirinkti penktosios laisvės teisėmis naudotis tarp Monrealio ir dviejų punktų už maršruto Jungtinių Amerikos Valstijų žemyninėje dalyje, išskyrus punktus Kalifornijos, Kolorado, Floridos, Džordžijos, Oregono, Teksaso ir Vašingtono valstijose.
Graikija	Penktosios laisvės skrydžių teisėmis gali naudotis tarp Monrealio ir Bostono arba tarp Monrealio ir Čikagos arba už Toronto skrendant į vieną punktą Jungtinėse Amerikos Valstijose, kurį nurodo Graikijos Respublika, išskyrus punktus Kalifornijoje, Teksase ir Floridoje.

Valstybė narė	Skrydžių teisės
Airija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp punktų Kanadoje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Kanadoje bei punktų už jos. Teikiant visų krovinių vežimo paslaugas, šiomis teisėmis gali naudotis vykdant tarptautinį vežimą tarp punktų Kanadoje ir punktų trečiojoje šalyse nereikalaujant teikti skrydžių į koki nors punktą Airijoje paslaugas.
Italija	Penktosios laisvės skrydžių teisėmis gali naudotis tarp dviejų tarpinių punktų Jungtinių Amerikos Valstijų šiaurės rytuose (į šiaurę nuo Vašingtono, įskaitant Vašingtoną, į rytus nuo Čikagos, įskaitant Čikagą) ir Monrealio ir (arba) Toronto. Tarpiniuose punktuose, kuriems taikomos penktosios laisvės teisės, skrydžių paslaugos taip pat gali būti teikiamos kaip punktuose už maršruto.
Lenkija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Monrealio ir Niujorko, kaip tarpinio punkto arba punkto už maršruto.
Portugalija	Penktosios laisvės skrydžių teisėmis gali naudotis tarp punktų Kanadoje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Kanadoje bei punktų už maršruto.
Ispanija	Su tarpiniais punktais ir punktais už maršruto susijusiomis penktosios laisvės teisėmis gali naudotis a) tarp Monrealio bei trijų papildomų punktų Kanadoje ir Čikagos, Bostono, Filadelfijos, Baltimorės, Atlantos, Dalaso ir (arba) Fort Verto, Hjustono; ir b) tarp Monrealio ir Meksiko. Vienu metu galima naudotis ne daugiau kaip keturiomis penktosios laisvės teisėmis.
Švedija	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp Monrealio bei Čikagos ir tarp Monrealio bei Siatlo. Čikagoje skrydžių paslaugos gali būti teikiamos kaip tarpiniame punkte arba kaip punkte už maršruto. Siatle skrydžių paslaugos gali būti teikiamos tik kaip punkte už maršruto.
Jungtinė Karalystė	Penktosios laisvės teisėmis gali naudotis tarp punktų Kanadoje bei tarpinių punktų ir tarp punktų Kanadoje bei punktų už jos. Teikiant visų krovinių vežimo paslaugas, šiomis teisėmis gali naudotis vykdant tarptautinį vežimą tarp punktų Kanadoje ir punktų trečiojoje šalyse nereikalaujant teikti skrydžių į koki nors punktą Jungtinėje Karalystėje paslaugas.

3 SKIRSNIS

Nepaisant šio priedo 1 skirsnio, teritorijoms, kurios neįtrauktos į šio susitarimo 1 straipsnyje pateiktą „Teritorijos“ sąvoką, toliau taikomi d punkte (Danijos Karalystė), f punkte (Prancūzijos Respublika), l punkte (Nyderlandų Karalystė) ir r punkte (Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė) nurodyti susitarimai, laikantis juose nurodytų sąlygų.

Europos bendrijos ir jos valstybių narių deklaracija, kuri turi būti paskelbta pasirašant ES ir Kanados oro susisiekimo susitarimą

„Dėl 26 straipsnio 2 dalies Europos bendrija ir jos valstybės narės patvirtina, kad frazė, jog „3 priede išvardytų galiojančių dvišalių susitarimų galiojimas sustabdomas, išskyrus 2 priede numatytus atvejus“ turi tokį pat poveikį, kaip ir formuluotė, jog atitinkamos susitarimo nuostatos turi viršenybę 3 priede išvardytų atitinkamų galiojančių dvišalių susitarimų nuostatų atžvilgiu.“

Europos bendrijos ir jos valstybių narių deklaracija, kuri turi būti paskelbta pasirašant ES ir Kanados oro susisiekimo susitarimą

„Europos bendrija ir jos valstybės narės patikslina, kad Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Kanados oro susisiekimo susitarime, visų pirma jo 8 straipsnyje, nenumatyta galimybė netaikyti pridėtinės vertės mokesčio (PVM), išskyrus apyvartos mokesčių importui, ir tai nekliudo valstybėms narėms apmokestinti aviacinį kurą, naudojamą vidaus skrydžiams ir skrydžiams Bendrijos viduje, remiantis Tarybos direktyva 2003/96/EB.“
