

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Luftverkehrsabkommen vom 17. Dezember 2009 zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (Vertragsgesetz EU-Kanada-Luftverkehrsabkommen – EU-KAN-LuftverkAbkG)**

#### **A. Problem und Ziel**

Auf der Grundlage eines im Jahre 2007 von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erteilten Mandates zur Schaffung eines offenen Luftverkehrsraumes zwischen der Europäischen Union und Kanada und zur Durchsetzung europarechtlicher Vorgaben im Bereich des Luftverkehrs hat die Europäische Kommission mit Kanada ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt. Am 17. Dezember 2009 wurde das Luftverkehrsabkommen von den Vertragsparteien unterzeichnet. Das Luftverkehrsabkommen wird in der Bundesrepublik Deutschland auf administrativer Ebene im Einklang mit der Anwendung innerstaatlicher Rechtsvorschriften bereits vorläufig angewendet.

Bisher hat der Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens vom 26. März 1973 (BGBl. 1975 II S. 121, 122, 699) stattgefunden. Einige Bestimmungen des bilateralen Luftverkehrsabkommens sind mit dem Unionsrecht unvereinbar. Mit dem vorliegenden Luftverkehrsabkommen werden diese Bestimmungen mit dem Unionsrecht in Einklang gebracht. Insbesondere das Niederlassungsrecht europäischer Luftfahrtunternehmen innerhalb der Europäischen Union und damit das Recht auf diskriminierungsfreien Marktzugang für die Durchführung von Flugverkehr zwischen Landepunkten in der Europäischen Union und solchen in Kanada ist nunmehr gewährleistet. Ziel des Abkommens ist es darüber hinaus, schrittweise einen liberalen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und Kanada zu schaffen und umfassenden gemeinsamen Regelungen zu unterwerfen.

---

*Fristablauf: 21. 09. 12*

Mit dem Inkrafttreten des umfassenden Luftverkehrsabkommens gehen diese Bestimmungen den Bestimmungen des bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada vor; das bilaterale Luftverkehrsabkommen bleibt aber weiterhin in Kraft.

## **B. Lösung**

Da die Europäische Union für Einzelbereiche der geregelten Materie des Luftverkehrsabkommens keine ausschließliche Kompetenz besitzt, handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragspartei von Kanada sind. Das Luftverkehrsabkommen bedarf daher der innerstaatlichen Umsetzung.

Durch das vorliegende Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Ratifizierung des Luftverkehrsabkommens geschaffen werden.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Kein Erfüllungsaufwand.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Kein Erfüllungsaufwand.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Kein Erfüllungsaufwand.

## **F. Weitere Kosten**

Durch dieses Gesetz entstehen Kosten weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

10. 08. 12

Vk – In

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes  
zu dem Luftverkehrsabkommen vom 17. Dezember 2009  
zwischen Kanada  
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten  
(Vertragsgesetz EU-Kanada-Luftverkehrsabkommen – EU-KAN-LuftverkAbkG)**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 10. August 2012

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Luftverkehrsabkommen vom 17. Dezember 2009 zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (Vertragsgesetz EU-Kanada-Luftverkehrsabkommen – EU-KAN-LuftverkAbkG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

**Dr. Angela Merkel**



**Entwurf****Gesetz  
zu dem Luftverkehrsabkommen vom 17. Dezember 2009  
zwischen Kanada  
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten  
(Vertragsgesetz EU-Kanada-Luftverkehrsabkommen –  
EU-KAN-LuftverkAbkG)****Vom**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Brüssel am 17. Dezember 2009 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Änderungen des Anwendungsbereiches des Luftverkehrsabkommens und der Anhänge 1 bis 3, die sich aufgrund des Beitritts weiterer Staaten als Vertragspartei ergeben, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen. Die Ermächtigung nach Satz 1 ist ausgeschlossen, soweit im Rahmen der Anpassung darüber hinausgehende inhaltliche Änderungen des Luftverkehrsabkommens und der Anhänge 1 bis 3 erfasst sind.

**Artikel 3**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 23 Absatz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **Zu Artikel 1**

Auf das Luftverkehrsabkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 8 Absatz 1 und 2 Buchstabe a des Luftverkehrsabkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Einfuhrumsatz- und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

### **Zu Artikel 2**

Ziel des Artikels 2 ist es, den Gesetzgeber zu entlasten und Änderungen des Luftverkehrsabkommens ohne großen Regelungsaufwand in Kraft zu setzen. Hierdurch werden entsprechende Änderungen des Luftverkehrsabkommens und der Anhänge erforderlich. Es handelt sich dabei lediglich um eine Erweiterung des Anwendungsbereiches des Luftverkehrsabkommens und der Anhänge, nicht jedoch um inhaltliche Änderungen. Die Ermächtigung stellt sicher, dass der Erlass einer Rechtsverordnung zur Änderung ausgeschlossen ist, soweit im Rahmen der Änderungen zusätzliche inhaltliche Änderungen des Luftverkehrsabkommens erfasst werden.

### **Zu Artikel 3**

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Der Zeitpunkt, zu dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 23 Absatz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, wird gemäß Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

### **Schlussbemerkung**

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Luftverkehrsabkommen  
zwischen Kanada  
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten

Artikel	Inhaltsverzeichnis Titel	Luftverkehrsabkommen Kanada
1	Überschriften und Begriffsbestimmungen	einerseits und
2	Gewährung von Rechten	die Republik Österreich,
3	Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf	das Königreich Belgien,
4	Investitionen	die Republik Bulgarien,
5	Anwendung von Rechtsvorschriften	die Republik Zypern,
6	Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt	die Tschechische Republik,
7	Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt	das Königreich Dänemark,
8	Zölle, Steuern und Gebühren	die Republik Estland,
9	Statistiken	die Republik Finnland,
10	Verbraucherinteressen	die Französische Republik,
11	Verfügbarkeit von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten	die Bundesrepublik Deutschland, die Hellenische Republik,
12	Gebühren für die Nutzung von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten	die Republik Ungarn, Irland,
13	Gewerblicher Rahmen	die Italienische Republik,
14	Wettbewerbsumfeld	die Republik Lettland,
15	Luftverkehrsmanagement	die Republik Litauen,
16	Beibehaltung von Bezeichnungen und Genehmigungen	das Großherzogtum Luxemburg,
17	Gemeinsamer Ausschuss	Malta,
18	Umweltschutz	das Königreich der Niederlande,
19	Arbeit und Beschäftigung	die Republik Polen,
20	Internationale Zusammenarbeit	die Portugiesische Republik,
21	Streitbeilegung	Rumänien,
22	Änderung	die Slowakische Republik,
23	Inkrafttreten und vorläufige Anwendung	die Republik Slowenien,
24	Kündigung	das Königreich Spanien,
25	Registrierung des Abkommens	das Königreich Schweden,
26	Beziehung zu anderen Übereinkünften	das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,

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

sowie die Europäische Gemeinschaft

andererseits,

Kanada und die Mitgliedstaaten als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) sowie die Europäische Gemeinschaft –

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

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

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

in dem Wunsch nach einem Ausbau der Luftverkehrsdienste,

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

entschlossen, die potenziellen Vorteile der Regulierungszusammenarbeit sowie – soweit praktisch möglich – einer Vereinheitlichung von Regelungen und Konzepten zu nutzen,

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

in dem Wunsch, ein wettbewerbsorientiertes Umfeld für den Luftverkehr zu fördern, in der Erkenntnis, dass ohne gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen die potenziellen Vorteile ausbleiben könnten,

in dem Wunsch, ihren Luftfahrtunternehmen billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen für das Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen des vorliegenden Abkommens zu bieten,

in dem Wunsch, größtmöglichen Nutzen für Fluggäste, Verladere, Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und deren Beschäftigte sowie mittelbar begünstigte Dritte zu erzielen,

in Bekräftigung der Bedeutung des Umweltschutzes für die Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

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

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

in dem Wunsch, in Ergänzung des genannten ICAO-Abkommens ein Luftverkehrsabkommen zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1

### Überschriften und Begriffsbestimmungen

(1) Die Überschriften in diesem Abkommen dienen nur zur Bezugnahme.

(2) Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet – soweit nichts anderes bestimmt ist – der Ausdruck

- a) „Luftfahrtbehörden“ die Behörden oder Personen, die von den Vertragsparteien zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen aufgeführten Aufgaben ermächtigt werden;
- b) „Luftverkehrsdienste“ die Linienluftverkehrsdienste auf den in diesem Abkommen genannten Strecken zur getrennten oder gemeinsamen Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post;

c) „Abkommen“ das vorliegende Abkommen und seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;

d) „Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das über eine Bezeichnung und Genehmigung nach Artikel 3 verfügt;

e) „Vertragspartei“ entweder Kanada oder die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, gemeinsam oder einzeln;

f) „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich der gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommenen Anhänge sowie Änderungen dieser Anhänge oder des ICAO-Abkommens gemäß dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von Kanada und den Mitgliedstaaten angenommen wurden; und

g) „Hoheitsgebiet“ im Falle Kanadas dessen Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer nach Maßgabe des kanadischen Rechts, einschließlich des Luftraums über diesen Gebieten; im Falle der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet, einschließlich des Luftraums über diesen Gebieten; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaft, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten galten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar.

## Artikel 2

### Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- c) in dem durch dieses Abkommen zugelassenen Umfang das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet auf den in diesem Abkommen genannten Strecken zum gemeinsamen oder getrennten Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, zu landen, sowie
- d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

(2) Daneben gewährt jede Vertragspartei der jeweils anderen Vertragspartei für andere als die in Artikel 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) dieses Abkommens genannten Luftfahrtunternehmen jener Vertragspartei die in Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels aufgeführten Rechte.

## Artikel 3

### Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf

(1) Die Vertragsparteien erkennen die von der jeweils anderen Vertragspartei ausgestellten Zulassungen oder sonstigen Genehmigungen zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens als Bezeichnung nach diesem Abkommen an. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, die Zulassungen oder sonstige Genehmigungen ausgestellt haben, überprüfen auf Ersuchen der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei den Status dieser Zulassungen oder Genehmigungen.



(2) Erhält eine Vertragspartei Anträge von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in der vorgeschriebenen Form und Weise, so gewährt sie diesem Luftfahrtunternehmen entsprechend ihren Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften die beantragten Genehmigungen und Erlaubnisse zur Durchführung der Luftverkehrsdienste mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, sofern

- a) das betreffende Luftfahrtunternehmen nach den Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften, die üblicherweise von den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Genehmigungen und Erlaubnisse erteilt, angewandt werden, die notwendigen Voraussetzungen erfüllt;
- b) das betreffende Luftfahrtunternehmen die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei, welche die Genehmigungen und Erlaubnisse erteilt, erfüllt;
- c) vorbehaltlich der Bestimmungen des Anhangs 2 im Falle kanadischer Luftfahrtunternehmen die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen einer der Vertragsparteien liegt und wenn das Luftfahrtunternehmen als kanadisches Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in Kanada hat, im Falle von Luftfahrtunternehmen eines Mitgliedstaats die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei Staatsangehörigen einer der Vertragsparteien, Islands, Liechtensteins, Norwegens oder der Schweiz liegt und wenn das Luftfahrtunternehmen als Gemeinschaftsluftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat und
- d) das Luftfahrtunternehmen ansonsten seinen Verkehrsbetrieb im Einklang mit den Bedingungen dieses Abkommens durchführt.

(3) Eine Vertragspartei kann die in Absatz 2 genannten Genehmigungen oder Erlaubnisse verweigern und die Betriebsgenehmigungen oder -erlaubnisse widerrufen, aussetzen, mit Bedingungen verknüpfen oder beschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei anderweitig aussetzen oder beschränken, falls diese Luftfahrtunternehmen gegen die Bestimmungen von Absatz 2 verstoßen oder falls eine Vertragspartei entsprechend Artikel 14 (Wettbewerbsumfeld) Absatz 5 festgestellt hat, dass die Bedingungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei kein faires und wettbewerbsorientiertes Umfeld darstellen und erhebliche Benachteiligungen oder Beeinträchtigungen ihrer eigenen Luftfahrtunternehmen zur Folge haben.

(4) Die in Absatz 3 aufgeführten Rechte werden erst im Anschluss an Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss wahrgenommen, sofern nicht zur Verhinderung eines Verstoßes gegen die in Absatz 2 genannten Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften Sofortmaßnahmen notwendig sind oder die Flug- und die Luftsicherheit Maßnahmen gemäß Artikel 6 (Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt) und Artikel 7 (Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt) erfordern.

#### Artikel 4

##### Investitionen

Jede Vertragspartei gestattet Staatsangehörigen Kanadas oder eines Mitgliedstaats vorbehaltlich der Bedingungen des Anhangs 2 die vollständige Eigentümerschaft an ihren Luftfahrtunternehmen.

#### Artikel 5

##### Anwendung von Rechtsvorschriften

Jede Vertragspartei fordert die Einhaltung

- a) ihrer Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften und Verfahren in Bezug auf den Einflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr Hoheitsgebiet, deren Aufenthalt darin oder deren Ausflug aus demselben oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwendung dieser

Luftfahrzeuge durch Luftfahrtunternehmen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des besagten Gebietes und

- b) ihrer Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften in Bezug auf den Einflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht, einschließlich Post, in ihr Hoheitsgebiet, den Aufenthalt darin oder den Ausflug aus demselben (z. B. Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Transit, Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne) durch Luftfahrtunternehmen und durch oder für Fluggäste, Besatzungen oder Fracht, einschließlich Post, beim Transit, Ein- oder Ausflug und innerhalb des besagten Gebietes. Bei der Anwendung dieser Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften gewährt jede Vertragspartei unter vergleichbaren Umständen Luftfahrtunternehmen eine Behandlung, die nicht weniger günstig ist als die Behandlung, die sie eigenen oder anderen Luftfahrtunternehmen gewährt, die ähnliche internationale Luftverkehrsdienste erbringen.

#### Artikel 6

##### Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt. In diesem Zusammenhang nehmen die Vertragsparteien eine weitergehende Zusammenarbeit auf, unter anderem in Bezug auf den Flugbetrieb, um insbesondere den Austausch von Informationen mit potenziellen Auswirkungen auf die Sicherheit des internationalen Luftverkehrs, die Beteiligung an den Überwachungstätigkeiten der jeweils anderen Vertragspartei oder die Durchführung gemeinsamer Überwachungstätigkeiten auf dem Gebiet der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und die Entwicklung gemeinsamer Projekte und Initiativen – auch mit Drittstaaten – zu ermöglichen. Soweit die in diesem Abkommen geregelten Angelegenheiten betroffen sind, wird diese Zusammenarbeit im Rahmen des am 6. Mai 2009 in Prag unterzeichneten Abkommens zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft über die Sicherheit der Zivilluftfahrt entwickelt.

(2) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei über ihre Luftfahrtbehörden gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Abkommens zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft über die Sicherheit der Zivilluftfahrt erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei und ihren Luftfahrtbehörden für die Zwecke des Erbringens der Luftverkehrsdienste als gültig anerkannt, sofern diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine gemäß den nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Standards und mindestens in Übereinstimmung mit diesen Standards erteilt worden sind.

(3) Falls die Vorrechte oder Bedingungen der in Absatz 2 genannten Erlaubnisscheine oder Zeugnisse, die einer Person oder einem Luftfahrtunternehmen oder in Bezug auf ein beim Erbringen der Luftverkehrsdienste eingesetztes Luftfahrzeug von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei erteilt wurden, abweichende Standards erlauben sollten, die unter den nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindeststandards liegen und bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert wurden, oder falls diese Luftfahrtbehörden höhere oder andere als die nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Standards anwenden sollten, so kann die andere Vertragspartei zur Klärung der fraglichen Praxis Konsultationen zwischen den Vertragsparteien im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses verlangen. Die Vertragsparteien erkennen die von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei als gültig anerkannten Zeugnisse und Erlaubnisscheine im Sinne einer Regelung der gegenseitigen Anerkennung der jeweiligen Zeugnisse und Genehmigungen weiterhin an, bis die Konsultationen zu einem Konsens geführt haben. Enthält das am 6. Mai 2009 in Prag unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnis-

scheinen, so wendet jede Vertragspartei diese Bestimmungen an.

(4) Die Vertragsparteien bemühen sich entsprechend geltendem Recht und im Rahmen des am 6. Mai 2009 in Prag unterzeichneten Abkommens zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft über die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Bezug auf die in dem Abkommen geregelten Angelegenheiten um die Verwirklichung der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen.

(5) Eine Partei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden können jederzeit Konsultationen mit der anderen Vertragspartei oder deren zuständigen Luftfahrtbehörden über die von jenen Luftfahrtbehörden eingehaltenen und angewandten Sicherheitsstandards und -anforderungen verlangen. Stellen die Vertragspartei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden, die um die Konsultationen ersucht hatten, nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei oder deren zuständige Luftfahrtbehörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen einhalten und anwenden, die – sofern nichts anderes beschlossen wurde – wenigstens den Mindeststandards nach dem ICAO-Abkommen entsprechen, so werden dieser Vertragspartei oder ihren zuständigen Luftfahrtbehörden diese Feststellungen und die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden. Versäumen es die andere Vertragspartei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder gegebenenfalls eines anderen festgelegten Zeitraumes entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, so stellt dies für die Vertragspartei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden, die um die Konsultationen ersucht hatten, einen hinreichenden Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens, das der Sicherheitsaufsicht der anderen Vertragspartei oder ihrer zuständigen Luftfahrtbehörden unterliegt, anderweitig auszusetzen oder einzuschränken.

(6) Jede Vertragspartei akzeptiert, dass die von einem Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen betriebenen Luftfahrzeuge im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Vorfeldinspektion durch deren Luftfahrtbehörden unterzogen werden können, um die Gültigkeit der einschlägigen Dokumente zum Luftfahrzeug und seiner Besatzung sowie den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen, sofern diese Kontrolle keine unverhältnismäßige Verzögerung für den Betrieb des Luftfahrzeugs verursacht.

(7) Stellen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nach einer Vorfeldinspektion fest, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den gemäß dem ICAO-Abkommen dann geltenden Mindeststandards entspricht oder die gemäß dem ICAO-Abkommen dann geltenden Sicherheitsstandards und -anforderungen in unzureichender Weise erfüllt und angewandt werden, so unterrichten diese Luftfahrtbehörden die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, die für die Sicherheitsaufsicht über das das betreffende Luftfahrzeug betreibende Luftfahrtunternehmen zuständig sind, über ihre Feststellungen und die zur Einhaltung der Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte. Werden nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen geeignete Maßnahmen zur Behebung dieses Mangels getroffen, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder die Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens anderweitig auszusetzen oder einzuschränken. In gleicher Weise kann verfahren werden, falls der Zugang zur Vorfeldinspektion verweigert wird.

(8) Jede Vertragspartei ist berechtigt, über ihre zuständigen Luftfahrtbehörden unverzüglich Maßnahmen zu treffen und namentlich die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder die Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei

anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn ihre zuständigen Luftfahrtbehörden zu dem Schluss kommen, dass dies angesichts einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt notwendig ist. Sofern dies praktisch möglich ist, bemüht sich die Maßnahmen betreffende Vertragspartei, die andere Vertragspartei im Voraus zu konsultieren.

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

## Artikel 7

### Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

(1) In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

(2) Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere auf Grundlage der Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, und des am 1. März 1991 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengestoffen zum Zwecke des Aufspürens, sowie jedes anderen multilateralen Übereinkommens über die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt, das für die Vertragsparteien verbindlich ist.

(3) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Eingriffe in die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(4) Die Vertragsparteien handeln entsprechend den Luftsicherheitsvorschriften in der Zivilluftfahrt, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Luftsicherheitsvorschriften für die Vertragsparteien gelten. Sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards in der Zivilluftfahrt handeln. Dementsprechend unterrichten die Vertragsparteien einander über alle Unterschiede zwischen ihren Vorschriften und Verfahrensweisen und den Sicherheitsstandards in der Zivilluftfahrt der in diesem Absatz genannten Anhänge, falls diese Unterschiede über diese Standards hinausgehen oder sie ergänzen und für die Betreiber der anderen Vertragspartei relevant sind. Die Vertragsparteien können zur Erörterung etwaiger derartiger Unterschiede jederzeit Konsultationen mit der anderen Vertragspartei verlangen, die ohne unverhältnismäßige Verzögerung durchzuführen sind.

(5) Die Vertragsparteien vereinbaren unter umfassender Berücksichtigung und gegenseitiger Achtung der staatlichen Souveränität, dass von den in Absatz 4 genannten Luftfahrzeugbetreibern die Einhaltung der in Absatz 4 aufgeführten Sicherheitsvorschriften in der Zivilluftfahrt der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in deren Gebiet, den Aufenthalt darin oder den Ausflug aus demselben verlangt werden kann. Jede Ver-

tragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet tatsächlich angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchführung von Sicherheitskontrollen von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht, Post und Bordvorräten vor dem Einsteigen und Beladen ergriffen werden.

(6) Die Vertragsparteien vereinbaren, auf die gegenseitige Anerkennung der Luftsicherheitsstandards der jeweils anderen Vertragspartei hinzuwirken und bei Qualitätssicherungsmaßnahmen auf Grundlage der Gegenseitigkeit eng zusammenzuarbeiten. Daneben vereinbaren die Vertragsparteien – soweit zweckmäßig und auf der Grundlage von jeweils separat von ihnen zu fassenden Beschlüssen –, die Voraussetzungen für die Verwirklichung der einmaligen Sicherheitskontrolle („one-stop security“) für Flüge zwischen den Gebieten der Vertragsparteien zu schaffen, d. h. die Befreiung der Transfer-Fluggäste, des Transfer-Gepäcks und/oder der Transfer-Fracht von einer erneuten Kontrolle. Zu diesem Zweck treffen sie Verwaltungsvereinbarungen, die Konsultationen über bestehende oder geplante Luftsicherheitsmaßnahmen in der Zivilluftfahrt sowie Zusammenarbeit und Informationsaustausch im Bereich der von den Vertragsparteien durchgeführten Qualitätssicherungsmaßnahmen ermöglichen. Die Vertragsparteien konsultieren einander zu geplanten Sicherheitsmaßnahmen, die für die im Gebiet der anderen Vertragspartei dieser Verwaltungsvereinbarungen niedergelassenen Betreiber von Bedeutung sind.

(7) Jede Vertragspartei kommt – soweit praktisch möglich – jedem Ersuchen der anderen Vertragspartei um Durchführung angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung für einen bestimmten Flug oder eine bestimmte Reihe von Flügen nach.

(8) Die Vertragsparteien vereinbaren eine Zusammenarbeit bei den von ihnen auf dem Gebiet einer Vertragspartei vorgenommenen Sicherheitsinspektionen durch die Einrichtung geeigneter Mechanismen und namentlich Verwaltungsvereinbarungen über den gegenseitigen Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Sicherheitsinspektionen. Die Vertragsparteien vereinbaren die wohlwollende Prüfung von Ersuchen um Teilnahme als Beobachter an den von der jeweils anderen Vertragspartei unternommenen Sicherheitsinspektionen.

(9) Falls eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeugs oder sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen erfolgen oder zu erfolgen drohen, unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

(10) Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, so kann sie über ihre zuständigen Behörden Konsultationen verlangen. Die Konsultationen werden innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines entsprechenden Ersuchens aufgenommen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies für die Vertragspartei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dafür dar, Maßnahmen zu treffen, um die Genehmigung für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies rechtfertigt oder zum Vermeiden einer weiteren Nichteinhaltung der Bestimmungen dieses Artikels kann die Vertragspartei, die der Auffassung ist, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, jederzeit angemessene vorläufige Maßnahmen treffen.

(11) Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige wirtschaftliche und betriebliche Auswirkungen auf die Erbringung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens bewerten und – soweit rechtlich

zulässig – derartigen Faktoren Rechnung tragen, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

## Artikel 8

### Zölle, Steuern und Gebühren

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

(2) Daneben gewährt jede Vertragspartei in dem nach ihren nationalen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften höchstzulässigen Umfang und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Befreiung von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben – mit Ausnahme der auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren – für

- a) Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Unternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden,
- b) Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden, sowie Computeranlagen und -komponenten für die Fluggast- oder Frachtabfertigung oder Sicherheitskontrollen,
- c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen, sowie
- d) Drucksachen, einschließlich Flugscheinen, Flugscheinumschlägen, Luftfrachtbriefen und sonstigem zugehörigen, kostenlos vom Luftfahrtunternehmen verteiltem Werbematerial.

(3) Die Bordausrüstung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei behalten werden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Fall müssen sie eventuell bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Entsorgung im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt



werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

(5) Die in den jeweiligen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Kanada enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

#### **Artikel 9**

##### **Statistiken**

(1) Die Vertragsparteien übermitteln einander die aufgrund der nationalen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften notwendigen Statistiken sowie auf Wunsch andere vorliegende statistische Informationen, die nach vernünftigem Ermessen zur Überprüfung des Erbringens der Luftverkehrsdienste angefordert werden können.

(2) Die Vertragsparteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten zu erleichtern.

#### **Artikel 10**

##### **Verbraucherinteressen**

(1) Jede Vertragspartei würdigt die Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen und trifft gegebenenfalls vertretbare und angemessene Maßnahmen unter anderem in Bezug auf folgende Fragen – aber nicht darauf beschränkt – oder fordert gegebenenfalls Luftfahrtunternehmen auf, nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung solche Maßnahmen zu treffen:

- a) Schutzvorkehrungen bei Vorauszahlungen an Luftfahrtunternehmen,
- b) Initiativen zur Entschädigung bei Nichtbeförderung,
- c) Rückerstattungen an Fluggäste,
- d) Offenlegung der Identität des Luftfahrtunternehmens, das ein Luftfahrzeug tatsächlich betreibt,
- e) finanzielle Solidität der eigenen Luftfahrtunternehmen,
- f) Haftpflichtversicherung für von Fluggästen erlittene Personenschäden sowie
- g) Maßnahmen zur Gewährleistung des Zugangs.

(2) Die Vertragsparteien erstreben eine gegenseitige Konsultation im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses über Fragen des Verbraucherinteresses und ihre diesbezüglich geplanten Maßnahmen, um nach Möglichkeit miteinander zu vereinbarende Konzepte zu entwickeln.

#### **Artikel 11**

##### **Verfügbarkeit von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten**

(1) Jede Vertragspartei gewährleistet, dass Flughäfen, Flugrouten, Flugverkehrskontrolldienste und Flugnavigationsdienste, Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt und Bodenabfertigung sowie sonstige auf ihrem Hoheitsgebiet bereitgestellte zugehörige Einrichtungen und Dienste nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung zur Nutzung durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stehen, wenn Nutzungsvereinbarungen getroffen werden.

(2) Die Vertragsparteien treffen im größtmöglichen Umfang alle vertretbaren Maßnahmen, um vorbehaltlich rechtlicher, betrieblicher und materieller Zwänge sowie auf der Grundlage von Fairness, Chancengleichheit und Transparenz im Hinblick auf die Zugangsverfahren den effektiven Zugang zu Einrichtungen und Diensten zu gewährleisten.

(3) Jede Vertragspartei gewährleistet, dass ihre Verfahren, Leitlinien und Regelungen zur Verwaltung von Zeitnischen für

Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet transparent, wirksam und nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung angewandt werden.

(4) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei gegen diesen Artikel verstößt, so kann sie die andere Vertragspartei von ihren Feststellungen unterrichten und Konsultationen gemäß Artikel 17 Absatz 4 (Gemeinsamer Ausschuss) verlangen.

#### **Artikel 12**

##### **Gebühren für die Nutzung von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten**

(1) Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flugnavigationsdiensten und Flugverkehrskontrolldiensten erheben können, gerecht, angemessen, kostenbezogen und nicht ungerechtfertigt diskriminierend sind. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.

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

(3) Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den Luftfahrtunternehmen oder ihren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen; sie fordert die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane auf, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei fordert die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden auf, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um es diesen Behörden zu ermöglichen, den von den Benutzern geäußerten Auffassungen Rechnung zu tragen, bevor Änderungen durchgeführt werden.

(4) In Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 21 (Streitbeilegung) wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn,

- a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder
- b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

**Artikel 13****Gewerblicher Rahmen**

(1) Jede Vertragspartei räumt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen für das Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens ein.

**Kapazität**

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

**Codesharing**

(3)

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

**Bodenabfertigung**

(4) Jede Vertragspartei gestattet den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei beim Luftverkehrsbetrieb in ihrem Hoheitsgebiet

- a) auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die Durchführung ihrer eigenen Bodenabfertigung sowie nach Wahl die Inanspruchnahme von Bodenabfertigungsdiensten, die vollständig oder teilweise von einem Dienstleister erbracht werden, der von ihren zuständigen Behörden eine Genehmigung zum Erbringen dieser Dienste erhalten hat, und

- b) das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten für andere, auf dem gleichen Flughafen tätige Luftfahrtunternehmen, sofern die entsprechende Genehmigung vorliegt und die einschlägigen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften eingehalten werden.

(5) Die Ausübung der in Absatz 4 Buchstaben a und b genannten Rechte unterliegt lediglich materiellen oder betrieblichen Einschränkungen, die sich vorwiegend aus Erwägungen der Luft- und Flugsicherheit auf dem Flughafen ergeben. Etwaige Einschränkungen gelten einheitlich und unter Bedingungen, die nicht ungünstiger sein dürfen als die günstigsten Bedingungen für ein anderes Luftfahrtunternehmen eines beliebigen Staates, das zum Zeitpunkt der Auferlegung der Einschränkungen vergleichbare internationale Luftverkehrsdienste erbringt.

**Vertreter von Luftfahrtunternehmen**

(6) Jede Vertragspartei gestattet

- a) den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, die für das Erbringen ihrer Luftverkehrsdienste erforderlichen Vertreter und Mitarbeiter in den Bereichen Management, Vertrieb, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort auf Dauer einzusetzen,
- b) die Deckung dieses Personalbedarfs – nach Wahl der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei – mit eigenen Mitarbeitern oder durch Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation oder Gesellschaft oder eines in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Luftfahrtunternehmens, das über die Genehmigung verfügt, anderen Luftfahrtunternehmen diese Dienste zu erbringen, und
- c) den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Vertrieb von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten.

(7) Jede Vertragspartei unterstellt die Vertreter und Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ihren Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften. Entsprechend diesen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften

- a) gewährt jede Vertragspartei möglichst unverzüglich die nötigen Arbeitserlaubnisse, Besuchervisa oder ähnliche Dokumente für die in Absatz 6 genannten Vertreter und Mitarbeiter und
- b) erleichtert und beschleunigt jede Vertragspartei die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die bestimmte zeitweilige Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt.

**Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr**

(8) Jede Vertragspartei gestattet den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei

- a) den Vertrieb von Luftverkehrsdiensten, entweder direkt oder nach Wahl der Luftfahrtunternehmen über Agenturen, und zwar mit Bezahlung in Landeswährung oder nach Wahl der Luftfahrtunternehmen in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten, wobei jede beliebige Person diese Verkehrsdienste mit den von den betreffenden Luftfahrtunternehmen akzeptierten Währungen erwerben kann,
- b) die Bezahlung der vor Ort anfallenden Ausgaben, etwa für Treibstoff, in ihrem Hoheitsgebiet in Landeswährung oder nach dem Ermessen der Luftfahrtunternehmen in frei konvertierbaren Währungen und
- c) die Umrechnung der im normalen Geschäftsbetrieb eingenommenen Mittel und deren Überweisung ins Ausland. Die Umrechnung und Überweisung werden ohne Einschränkung oder Verzögerung zu den zum Zeitpunkt des Überweisungsauftrags am Devisenmarkt für laufende Zahlungen geltenden Kursen ermöglicht und unterliegen, abgesehen von den für derartige Transaktionen üblicherweise erhobenen Bankgebühren, keinerlei Gebühren.

## Multimodale Verkehrsdienste

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

## Preisgestaltung

(10) Die Vertragsparteien gestatten den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung auf der Grundlage freien und lauterer Wettbewerbs. Keine Vertragspartei ergreift einseitige Maßnahmen gegen die Einführung oder Beibehaltung eines Preises für die internationale Beförderung in ihr Hoheitsgebiet oder aus ihrem Hoheitsgebiet.

(11) Die Vertragsparteien verlangen nicht die Meldung der Preise an die Luftfahrtbehörden.

(12) Die Vertragsparteien gestatten den Luftfahrtbehörden, untereinander neben anderen Fragen beispielsweise zu erörtern, welche Preise ungerechtfertigt, unangemessen oder diskriminierend sind.

## Computergesteuerte Buchungssysteme

(13) Die Vertragsparteien wenden auf den Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme in ihren Hoheitsgebieten ihre jeweiligen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften fair und nichtdiskriminierend an.

## Franchise- und Branding-Vereinbarungen

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

## Wet-Leasing

(15) Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens mit Genehmigung der Luftfahrtbehörden unter Verwendung von Luftfahrzeugen und Flugbesatzungen anderer Luftverkehrsunternehmen, auch aus anderen Staaten, zu erbringen, sofern das Luftfahrtunternehmen, das die Luftverkehrsdienste erbringt, und der Luftfahrzeugbetreiber über die entsprechenden Genehmigun-

gen verfügen. Für die Zwecke dieses Absatzes müssen die Luftfahrtunternehmen, welche die betreffenden Luftfahrzeuge betreiben, nicht über Genehmigungen für die entsprechenden Flugrouten verfügen.

## Charterflüge und Bedarfsflugverkehr

(16) Die Bestimmungen von Artikel 4 (Investitionen), Artikel 5 (Anwendung von Rechtsvorschriften), Artikel 6 (Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt), Artikel 7 (Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt), Artikel 8 (Zölle, Steuern und Gebühren), Artikel 9 (Statistiken), Artikel 10 (Verbraucherinteressen), Artikel 11 (Verfügbarkeit von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten), Artikel 12 (Gebühren für die Nutzung von Flughäfen und Luftverkehrseinrichtungen und -diensten), Artikel 13 (Gewerblicher Rahmen), Artikel 14 (Wettbewerbsumfeld), Artikel 15 (Flugverkehrsmanagement), Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss) und Artikel 18 (Umweltschutz) dieses Abkommens gelten auch für Charterflüge und den Bedarfsflugverkehr einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

(17) Wenn die Vertragsparteien den Anträgen von Luftfahrtunternehmen auf Genehmigung von Charterflügen und sonstigem Bedarfsflugverkehr stattgeben, tragen sie dafür Sorge, dass die verfahrensbedingten Verzögerungen sich auf ein Mindestmaß beschränken.

## Artikel 14

## Wettbewerbsumfeld

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit billigen und gleichen Wettbewerbsbedingungen für das Erbringen von Luftverkehrsdiensten zu schaffen. Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein lauterer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage betrieben und nicht staatlich subventioniert werden. Sie erkennen an, dass Fragen wie unter anderem die Bedingungen für die Privatisierung von Luftfahrtunternehmen, die Abschaffung wettbewerbsverzerrender Subventionen, der faire und diskriminierungsfreie Zugang zu Flughafeneinrichtungen und -diensten sowie zu computergestützten Buchungssystemen zentrale Faktoren für die Verwirklichung eines Umfelds mit billigen und gleichen Wettbewerbsbedingungen sind.

(2) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Umstände vorliegen, die das Umfeld billiger und gleicher Wettbewerbsbedingungen und das Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens durch ihre Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, so kann sie der anderen Vertragspartei Bemerkungen übermitteln. Sie kann ferner eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen. Die Vertragsparteien akzeptieren, dass das Ausmaß der Beeinträchtigung der in diesem Abkommen in Bezug auf das Wettbewerbsumfeld festgelegten Ziele durch Subventionen oder andere Eingriffe ein legitimes Thema für Erörterungen im Gemeinsamen Ausschuss ist.

(3) Nach diesem Artikel können unter anderem Fragen angesprochen werden wie etwa Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Bürgschaften, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder -befreiungen sowie Konkurschutz oder -versicherung seitens staatlicher Stellen. Eine Vertragspartei kann sich unter Beachtung des Absatzes 4 nach Unterrichtung der anderen Vertragspartei an die zuständigen staatlichen Stellen – auch auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene – im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei wenden, um Angelegenheiten, die Gegenstand dieses Artikels sind, zu erörtern.

(4) Die Vertragsparteien würdigen die Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen Wettbewerbsbehörden, wie sie in dem am 17. Juni 1999 in Bonn unterzeichneten Abkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung von Kanada über die Anwendung ihres Wettbewerbsrechts ihren offiziellen Niederschlag gefunden hat.

(5) Ist eine Vertragspartei nach den Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss der Auffassung, dass die in Absatz 2 genannten Umstände fortbestehen und voraussichtlich zu erheblichen Benachteiligungen oder Beeinträchtigungen ihres Luftfahrtunternehmens/ihrer Luftfahrtunternehmen führt, so kann sie Maßnahmen treffen. Diese Maßnahmen können von jeder Vertragspartei entweder nach Festlegung der entsprechenden Verfahren und Kriterien durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses oder ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Beginns der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens durch die Vertragsparteien oder nach dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens getroffen werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die gemäß diesem Absatz getroffenen Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich in Bezug auf den Umfang und die Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie sind ausschließlich an die durch die in Absatz 2 genannten Umstände begünstigte Stelle gerichtet und präjudizieren nicht das Recht der Vertragsparteien, Maßnahmen gemäß Artikel 21 (Streitbeilegung) zu treffen.

#### **Artikel 15**

##### **Flugverkehrsmanagement**

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

#### **Artikel 16**

##### **Beibehaltung von Bezeichnungen und Genehmigungen**

(1) Jedes Luftfahrtunternehmen Kanadas oder eines Mitgliedstaats, das derzeit über eine Bezeichnung seitens seiner Regierung im Rahmen eines Luftverkehrsabkommens mit Kanada verfügt, dem das vorliegende Abkommen vorgeht, gilt als zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten bezeichnetes Luftfahrtunternehmen.

(2) Jedes Luftfahrtunternehmen Kanadas oder eines Mitgliedstaats, das eine von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ausgestellte und am Tage des Inkrafttretens dieses Abkommens gültige Zulassung oder Genehmigung zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten innehat, behält bis zur Ausstellung etwaiger neuer oder geänderter Zulassungen oder Genehmigungen aufgrund dieses Abkommens sämtliche durch die besagte Zulassung oder Genehmigung verliehenen Rechte und gilt als Träger des Rechts zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten gemäß diesem Abkommen.

(3) Keine Bestimmung dieses Artikels verhindert, dass ein nicht in Absatz 1 oder 2 dieses Artikels genanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei die Bezeichnung oder Genehmigung zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten erhält.

#### **Artikel 17**

##### **Gemeinsamer Ausschuss**

(1) Die Vertragsparteien setzen einen Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (nachstehend „Gemeinsamer Ausschuss“ genannt) ein.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss ermittelt die Luftfahrtbehörden und andere Behörden, die für die unter dieses Abkommen fallenden Angelegenheiten zuständig sind, und erleichtert Kontakte zwischen diesen Behörden.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung verlangen.

(4) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zu erörtern und eine Lösung für die von der anderen Vertragspartei vorgebrachten Probleme anzustreben. Eine solche Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Ersuchens, soweit die Vertragsparteien nichts anderes beschließen.

(5) Der Gemeinsame Ausschuss fasst Beschlüsse zu den in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehenen Fragen.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss fördert die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien und kann sich mit jeder Angelegenheit befassen, die die Durchführung oder Umsetzung dieses Abkommens betrifft, und zwar unter anderem mit Fragen wie den folgenden:

- a) Überprüfung der Marktbedingungen für die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens,
- b) Austausch der für dieses Abkommen relevanten Informationen, beispielsweise auch über Änderungen der innerstaatlichen Rechtslage oder Politik,
- c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung dieses Abkommens, einschließlich Empfehlungen zu dessen Änderung,
- d) Empfehlungen in Bezug auf Bedingungen, Verfahren und Änderungen, die notwendig sind, damit neue Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Abkommens werden können, und
- e) Erörterung von Fragen in Bezug auf Investitionen, Eigentumsverhältnisse und Kontrolle sowie Bestätigung der Erfüllung der Voraussetzungen für die schrittweise Einräumung von Verkehrsrechten gemäß Anhang 2.

(7) Der Gemeinsame Ausschuss trägt für die Entwicklung der Zusammenarbeit und die Förderung des Austauschs über neue Rechtsetzungs- oder Regelungsinitiativen auf Sachverständigenebene Sorge.

(8) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.

(9) Alle Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses werden einvernehmlich gefasst.

#### **Artikel 18**

##### **Umweltschutz**

(1) Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik.

(2) Unbeschadet der völkerrechtlichen und der aus dem ICAO-Abkommen erwachsenden Rechte und Pflichten der Vertragsparteien hat jede Vertragspartei im Rahmen ihrer souveränen Hoheitsbefugnisse das Recht, geeignete Maßnahmen zu treffen und durchzuführen, um der Umweltbelastung durch den Luftverkehr entgegenzuwirken, sofern diese Maßnahmen ohne Unterscheidung nach der Staatszugehörigkeit angewandt werden.

(3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen. Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme derartiger Maßnahmen geeignete Schritte zur Abfederung solcher nachteiligen Auswirkungen unternehmen.

(4) Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig ihre Zusammenarbeit und die Zusammenarbeit im Rahmen multilateraler Gespräche dafür sind, dass den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und die Wirtschaft Rechnung getragen und gewährleistet wird, dass die Maßnahmen zur Abfederung nach-



teiliger Auswirkungen mit den Zielen dieses Abkommens vollständig zu vereinbaren sind.

(5) Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen in den Fällen, in denen Abweichungen angezeigt wurden.

(6) Die Vertragsparteien bemühen sich um eine gegenseitige Konsultation über Fragen des Umweltschutzes und diesbezüglich geplante Maßnahmen mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die unter dieses Abkommen fallenden internationalen Luftverkehrsdienste, um nach Möglichkeit miteinander zu vereinbarende Konzepte zu entwickeln. Die Konsultationen werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines entsprechenden Ersuchens oder innerhalb eines anderen einvernehmlich festgesetzten Zeitraums aufgenommen.

### **Artikel 19**

#### **Arbeit und Beschäftigung**

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, dass den Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeitskräfte, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen Rechnung getragen wird.

(2) Jede Vertragspartei kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 17 verlangen, um die in Absatz 1 genannten Aspekte zu erörtern.

### **Artikel 20**

#### **Internationale Zusammenarbeit**

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

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

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

### **Artikel 21**

#### **Streitbeilegung**

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst um deren Beilegung durch förmliche Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss. Diese förmlichen Konsultationen werden so rasch wie möglich und – ungeachtet des Artikels 17 Absatz 4 – innerhalb eines Zeitraums von höchstens 30 Tagen ab dem Zeitpunkt aufgenommen, zu dem bei einer Vertragspartei das unter Verweis auf den vorliegenden Artikel erfolgte schriftliche Ersuchen der anderen Vertragspartei eingegangen ist, soweit die Vertragsparteien nichts anderes beschließen.

(2) Ist die Streitigkeit nicht innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Ersuchens um förmliche Konsultationen beigelegt, so kann die Streitfrage von den Vertragsparteien einvernehmlich einer dritten Person oder Stelle zur Entscheidung vorgelegt werden. Können die Vertragsparteien hierzu kein Einvernehmen erzielen, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern zur Entscheidung im nachstehend dargelegten Schiedsverfahren vorgelegt.

(3) Jede Streitpartei benennt innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen unabhängigen Schiedsrichter. Der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren 45 Tagen einvernehmlich von den beiden durch die

Vertragsparteien benannten Schiedsrichtern ernannt. Versäumt es eine Vertragspartei, innerhalb der angegebenen Frist einen Schiedsrichter zu benennen, oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen. Ist der Präsident ein Staatsangehöriger Kanadas oder eines Mitgliedstaats, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor. Der dritte Schiedsrichter ist in jedem Fall Angehöriger eines Drittstaats, fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts und legt den Ort des Schiedsverfahrens fest.

(4) Das Schiedsgericht gibt sich eine Geschäftsordnung und legt einen Verfahrenszeitplan fest.

(5) Auf Ersuchen einer Streitpartei kann das Schiedsgericht die andere Streitpartei auffordern, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu treffen.

(6) Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 180 Tagen nach Eingang des Antrags auf Schiedsverfahren einen schriftlichen Beschluss vorzulegen. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.

(7) Wenn das Schiedsgericht feststellt, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und die verantwortliche Vertragspartei keine Abhilfe schafft oder nicht innerhalb von 30 Tagen nach Bekanntgabe des Schiedsspruches mit der anderen Vertragspartei zu einer beiderseitig zufrieden stellenden Lösung zur Beilegung der Streitigkeit gelangt, kann die andere Vertragspartei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die Streitigkeit beigelegt ist.

(8) Die Kosten des Schiedsgerichts werden von den Streitparteien zu gleichen Teilen getragen.

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

### **Artikel 22**

#### **Änderung**

Änderungen dieses Abkommens können von den Vertragsparteien einvernehmlich im Anschluss an Konsultationen gemäß Artikel 17 (Gemeinsamer Ausschuss) beschlossen werden. Die Änderungen treten nach Maßgabe des Artikels 23 (Inkrafttreten und vorläufige Anwendung) in Kraft.

### **Artikel 23**

#### **Inkrafttreten und vorläufige Anwendung**

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der letzten diplomatischen Note in Kraft, in der die Vertragsparteien bestätigen, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs benennen die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union. Kanada übermittelt dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union die diplomatische Note oder die diplomatischen Noten an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union übermittelt Kanada die diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten enthalten die Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien ab dem ersten Tag des Monats vorläufig anzuwenden, der auf das Datum der letzten Note folgt, mit der die Vertragsparteien einander den Abschluss der ein-



schlägigen innerstaatlichen Verfahren für die vorläufige Anwendung dieses Abkommens notifiziert haben.

#### **Artikel 24**

##### **Kündigung**

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. Das Abkommen endet ein (1) Jahr nach dem Datum des Eingangs der Notifizierung bei der anderen Vertragspartei, sofern die Notifizierung der Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen wird. In Ermangelung einer Empfangsbescheinigung der anderen Vertragspartei gilt die Notifizierung vierzehn (14) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen als zugestellt.

#### **Artikel 25**

##### **Registrierung des Abkommens**

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden nach ihrem Inkrafttreten bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und gemäß Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen beim Sekretariat der Vereinten Nationen registriert. Die andere

Vertragspartei wird von der Registrierung unterrichtet, sobald diese von den Sekretariaten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

#### **Artikel 26**

##### **Beziehung zu anderen Übereinkünften**

(1) Treten die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer anderen internationalen zwischenstaatlichen Organisation, der Belange dieses Abkommens betrifft, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss, inwieweit dieses Abkommen von den Bestimmungen des multilateralen Übereinkommens oder des Beschlusses berührt wird und ob es zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

(2) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 23 (Inkrafttreten und vorläufige Anwendung) Absatz 2 werden die in Anhang 3 aufgeführten bilateralen Abkommen, soweit in Anhang 2 nichts anderes bestimmt ist, ausgesetzt. Mit dem Inkrafttreten gemäß Artikel 23 Absatz 1 dieses Abkommens ersetzt dieses Abkommen die einschlägigen Bestimmungen der in Anhang 3 dieses Abkommens aufgeführten bilateralen Abkommen, soweit in Anhang 2 dieses Abkommens nichts anderes bestimmt ist.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Brüssel am siebzehnten Dezember 2009 in doppelter Urschrift in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

## Anhang 1 Streckenführung

1. Für die Zwecke von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c dieses Abkommens erlaubt jede Partei den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei Beförderungen auf den nachstehend genannten Strecken:
  - a) Für die Luftfahrtunternehmen Kanadas:  
Punkte davor – Punkte in Kanada – Zwischenlandepunkte – Punkte in und innerhalb von Mitgliedstaaten – Punkte danach
  - b) Für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft:  
Punkte davor – Punkte in Mitgliedstaaten – Zwischenlandepunkte – Punkte in und innerhalb von Kanada – Punkte danach
2. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen
  - a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
  - b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
  - c) Punkte davor, Zwischenlandepunkte und Punkte danach sowie Punkte im Gebiet der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
  - d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
  - e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern, und zwar ohne Beschränkung in Bezug auf das Muster oder die Anzahl der Luftfahrzeuge,
  - f) Punkte vor jedem Punkt im Gebiet der betreffenden Vertragspartei mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten,
  - g) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,
  - h) Transitverkehr an Zwischenlandepunkten und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen,
  - i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in einem Luftfahrzeug kombinieren, sowie
  - j) Dienste mittels Codesharing in Übereinstimmung mit Artikel 13 Absatz 3 (Gewerblicher Rahmen) dieses Abkommens durchführen,und zwar ohne richtungsbezogene oder geografische Beschränkungen und ohne Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

## Anhang 2

### Regelungen für die Verfügbarkeit von Rechten

#### Abschnitt 1

##### Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien

1. Ungeachtet des Artikels 4 (Investitionen) ist das Eigentum an Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei den Staatsangehörigen aller anderen Vertragsparteien auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in dem Umfang gestattet, den die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften Kanadas für Auslandsinvestitionen in Luftfahrtunternehmen zulassen.
2. Ungeachtet des Artikels 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) Absatz 2 Buchstabe c und des Artikels 4 (Investitionen) des Abkommens gilt in Bezug auf das Eigentum an und die Kontrolle von Luftfahrtunternehmen folgende Bestimmung anstelle von Artikel 3 (Bezeichnung, Genehmigung und Widerruf) Absatz 2 Buchstabe c, bis die in Abschnitt 2 Nummer 2 Buchstaben c und d dieses Anhangs genannten Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmen:

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

#### Abschnitt 2

##### Schrittweise Verfügbarkeit von Verkehrsrechten

1. Bei der Ausübung der unter Nummer 2 aufgeführten Verkehrsrechte können die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien die nach Anhang 1 Nummer 2 zulässigen Betriebsflexibilitäten in Anspruch nehmen.
2. Ungeachtet der in Anhang 1 dieses Abkommens aufgeführten Verkehrsrechte
  - a) gelten, wenn die nationalen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften beider Vertragsparteien es Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei gestatten, bis zu insgesamt 25 Prozent der Stimmrechte ihrer Luftfahrtunternehmen zu besitzen und zu kontrollieren, folgende Rechte:
    - i) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfachtdiensten für kanadische Luftfahrtunternehmen das Recht, internationale Beförderungen zwischen allen Punkten in Kanada und allen Punkten in Mitgliedstaaten durchzuführen, und für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, Luftverkehrsdienste zwischen allen Punkten in Mitgliedstaaten und allen Punkten in Kanada durchzuführen. Außerdem haben Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfachtdiensten das Recht, internationale Beförderungen nach und von Punkten in Drittstaaten über jeden beliebigen Punkt in ihrem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer durchzuführen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anzubieten;
    - ii) bei Nurfachtdiensten für Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien das Recht, internationale Beförderungen zwischen dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei und Punkten in Drittstaaten in Verbindung mit Diensten zwischen Punkten in ihrem jeweiligen Gebiet und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen;
    - iii) bei kombinierten Fluggast-/Frachtdiensten und Nurfachtdiensten für Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien Betriebsrechte, die in bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und Mitgliedstaaten, aufgeführt in Anhang 3 Abschnitt 1, niedergelegt sind, und die Betriebsrechte aus Vereinbarungen, die zwischen Kanada und einzelnen Mitgliedstaaten Anwendung fanden, wie in Anhang 3 Abschnitt 2 aufgeführt. Im Hinblick auf die unter dieser Ziffer genannten Rechte der fünften Freiheit werden alle Beschränkungen bis auf geographische Beschränkungen, Beschränkungen hinsichtlich der Zahl von Punkten und festgelegte Frequenzbeschränkungen aufgehoben;
    - iv) im Interesse größerer Rechtssicherheit die unter den Ziffern i und ii genannten Rechte, wenn zum Zeitpunkt des Beginns der vorläufigen Anwendung oder des Inkrafttretens dieses Abkommens keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen Anwendung fanden oder wenn die Rechte aus einem Abkommen, die unmittelbar vor dem Zeitpunkt des Beginns der vorläufigen Anwendung oder des Inkrafttretens dieses Abkommens verfügbar waren, weniger freizügig sind als die unter den Ziffern i und ii enthaltenen.
  - b) gelten, wenn die nationalen Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften beider Vertragsparteien es Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei gestatten, bis zu insgesamt 49 Prozent der Stimmrechte ihrer Luftfahrtunternehmen zu besitzen und zu kontrollieren, folgende Rechte zusätzlich zu Nummer 2 Buchstabe a:

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

**Anhang 3**  
**Bilaterale Abkommen zwischen**  
**Kanada und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft**

**Abschnitt 1**

Gemäß Artikel 26 dieses Abkommens werden folgende bilaterale Abkommen zwischen Kanada und Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ausgesetzt beziehungsweise geht dieses Abkommen ihnen vor:

- a) Republik Österreich: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung von Kanada und der Österreichischen Bundesregierung, unterzeichnet am 22. Juni 1993;
- b) Königreich Belgien: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Belgiens, unterzeichnet am 13. Mai 1986;
- c) Tschechische Republik: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Tschechischen Republik, unterzeichnet am 13. Mai 1996; Notenwechsel zur Änderung des Abkommens, unterzeichnet am 28. April 2004 und am 28. Juni 2004;
- d) Königreich Dänemark: Abkommen zwischen Kanada und Dänemark über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 13. Dezember 1949; Notenwechsel zwischen Kanada und Dänemark betreffend das zwischen den beiden Ländern am 13. Dezember 1949 in Ottawa unterzeichnete Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet am 13. Dezember 1949; Notenwechsel zwischen Kanada und Dänemark zur Änderung des Abkommens von 1949 über Luftverkehrsdienste, unterzeichnet am 16. Mai 1958;
- e) Republik Finnland: Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Finnlands über Luftverkehrsdienste zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus, unterzeichnet am 28. Mai 1990; Abkommen in Form eines Notenwechsels zur Änderung des Abkommens zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Finnlands über Luftverkehrsdienste zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus, geschlossen in Helsinki am 28. Mai 1990 und unterzeichnet am 1. September 1999;
- f) Französische Republik: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Französischen Republik, unterzeichnet am 15. Juni 1976; Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Französischen Republik zur Änderung des am 15. Juni 1976 in Paris unterzeichneten Luftverkehrsabkommens, unterzeichnet am 21. Dezember 1982;
- g) Bundesrepublik Deutschland: Abkommen zwischen Kanada und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr, unterzeichnet am 26. März 1973; Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zur Änderung des am 26. März 1973 in Ottawa unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr, unterzeichnet am 16. Dezember 1982 und am 20. Januar 1983;
- h) Hellenische Republik: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Hellenischen Republik, unterzeichnet am 20. August 1984; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Hellenischen Republik zur Änderung des am 20. August 1984 in Toronto geschlossenen Luftverkehrsabkommens, unterzeichnet am 23. Juni 1995 und am 19. Juli 1995;
- i) Republik Ungarn: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Republik Ungarn, unterzeichnet am 7. Dezember 1998;
- j) Irland: Abkommen zwischen Kanada und Irland über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 8. August 1947; Notenwechsel (19. April und 31. Mai 1948) zwischen Kanada und Irland zur Änderung des Abkommens über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 31. Mai 1948; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen Kanada und Irland zur Änderung des Anhangs des Luftverkehrsabkommens vom 8. August 1947, unterzeichnet am 9. Juli 1951; Notenwechsel zwischen Kanada und Irland zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den beiden Ländern vom 8. August 1947, unterzeichnet am 23. Dezember 1957;
- k) Italienische Republik: Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und Italien, unterzeichnet am 2. Februar 1960; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Italienischen Republik zur Änderung des Luftverkehrsabkommens gemäß der vereinbarten Niederschrift vom 28. April 1972, unterzeichnet am 28. August 1972;
- l) Königreich der Niederlande: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Königreichs der Niederlande, unterzeichnet am 2. Juni 1989; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Königreichs der Niederlande über den Bedarfsflugverkehr (Charterflüge), unterzeichnet am 2. Juni 1989;

- m) Republik Polen: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Volksrepublik Polen, unterzeichnet am 14. Mai 1976; Abkommen in Form eines Notenwechsels zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Volksrepublik Polen betreffend die Artikel IX, XI, XIII und XV des am 14. Mai 1976 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens, unterzeichnet am selben Tag;
- n) Portugiesische Republik: Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Portugals über Luftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten Kanadas und Portugals, unterzeichnet am 25. April 1947; Notenwechsel zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Portugals zur Änderung der Paragraphen 3 und 4 des Anhangs zu dem am 25. April 1947 in Lissabon unterzeichneten Abkommen über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 24. und 30. April 1957; Notenwechsel zwischen Kanada und Portugal zur Änderung des Paragraphen 7 des Anhangs zum Abkommen über Luftverkehrsdienste zwischen den beiden Ländern, unterzeichnet am 5. und 31. März 1958;
- o) Rumänien: Abkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung der Sozialistischen Republik Rumänien über den zivilen Luftverkehr, unterzeichnet am 27. Oktober 1983;
- p) Königreich Spanien: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung Spaniens, unterzeichnet am 15. September 1988;
- q) Königreich Schweden: Abkommen zwischen Kanada und Schweden über Luftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten Kanadas und Schwedens, unterzeichnet am 27. Juni 1947; Notenwechsel zwischen Kanada und Schweden zur Ergänzung des Abkommens über Luftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten Kanadas und Schwedens, unterzeichnet am 27. und 28. Juni 1947; Notenwechsel zwischen Kanada und Schweden zur Änderung des Abkommens von 1947 über Luftverkehrsdienste, unterzeichnet am 16. Mai 1958; sowie
- r) Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland: Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Kanadas und der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, unterzeichnet am 22. Juni 1988.

## Abschnitt 2

Für die Zwecke von Anhang 2 Abschnitt 2 stehen folgende Rechte in Übereinstimmung mit Nummer 2 Buchstabe a Ziffer iii zur Verfügung:

Teil 1 für die Luftfahrtunternehmen Kanadas

In Verbindung mit dem Betrieb kombinierter Fluggast-/Frachtdienste zwischen Kanada und einzelnen Mitgliedstaaten und beim Betrieb von Nurfachtdiensten verfügen die Luftfahrtunternehmen Kanadas über folgende Rechte:

Mitgliedstaat	Verkehrsrechte
Bulgarien	Rechte der fünften Freiheit gelten an zwei zu benennenden Punkten, die als Zwischenlandepunkte auf dem Weg nach und/oder Punkte über Sofia hinaus angefliegen werden können.
Tschechische Republik	Rechte der fünften Freiheit gelten an bis zu vier von Kanada auszuwählenden Punkten, die als Zwischenlandepunkte auf dem Weg nach Prag oder Punkte über Prag hinaus angefliegen werden können, sowie an einem zusätzlichen Punkt in der Tschechischen Republik.
Dänemark	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Kopenhagen und a) Amsterdam und Helsinki oder b) Amsterdam und Moskau.  Amsterdam kann als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden. Helsinki und Moskau sind als Punkte darüber hinaus anzufliegen.
Deutschland	Rechte der fünften Freiheit können zwischen Zwischenlandepunkten in Europa und Punkten in der Bundesrepublik Deutschland sowie zwischen Punkten in der Bundesrepublik Deutschland und Punkten darüber hinaus ausgeübt werden.
Griechenland	Rechte der fünften Freiheit gelten an Zwischenlandepunkten auf dem Weg nach Athen und/oder Punkten darüber hinaus und an zwei zusätzlichen Punkten in Griechenland, ausgenommen Punkte in der Türkei und in Israel. Die Gesamtzahl der Zwischenlandepunkte und der Punkte darüber hinaus, die gleichzeitig mit Rechten der fünften Freiheit angefliegen werden können, darf nicht mehr als fünf betragen, wobei vier Punkte davon Zwischenlandepunkte sein können.

Mitgliedstaat	Verkehrsrechte
Irland	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten in Irland und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten in Irland und Punkten darüber hinaus. Bei Nurfrachtdiensten besteht das Recht, internationale Beförderungen zwischen Punkten in Irland und Punkten in Drittstaaten ohne die Auflage der Bedienung eines Punktes in Kanada durchzuführen.
Italien	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen zwei Zwischenlandepunkten in Europa und Rom und/oder Mailand. Zwischenlandepunkte mit Rechten der fünften Freiheit können auch als Punkte darüber hinaus bedient werden.
Polen	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Warschau und zwei Zwischenlandepunkten in Europa, die von Kanada aus folgender Liste auszuwählen sind: Brüssel, Kopenhagen, Prag, Shannon, Stockholm, Wien, Zürich.
Portugal	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten in Portugal und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten in Portugal und Punkten über Portugal hinaus.
Spanien	Für Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus gelten Rechte der fünften Freiheit: a) zwischen Madrid und drei zusätzlichen Punkten in Spanien und Punkten in Europa (außer München, Dänemark, Schweden, Norwegen, Italien und den Republiken der ehemaligen UdSSR) sowie b) zwischen Madrid und einem anderen Punkt in Spanien und Punkten in Afrika und im Nahen Osten, wie von der ICAO in Dokument 9060-AT/723 festgelegt. Gleichzeitig dürfen an höchstens vier Punkten Rechte der fünften Freiheit wahrgenommen werden.
Schweden	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Stockholm und: a) Amsterdam und Helsinki oder b) Amsterdam und Moskau. Amsterdam kann als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden. Helsinki und Moskau sind als Punkte darüber hinaus anzufliegen.
Vereinigtes Königreich	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten im Vereinigten Königreich und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten im Vereinigten Königreich und Punkten darüber hinaus. Bei Nurfrachtdiensten besteht das Recht, internationale Beförderungen zwischen Punkten im Vereinigten Königreich und Punkten in Drittstaaten ohne die Auflage der Bedienung eines Punktes in Kanada durchzuführen.

#### Teil 2 für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft

In Verbindung mit dem Betrieb kombinierter Fluggast-/Frachtdienste zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Kanada und beim Betrieb von Nurfrachtdiensten verfügen die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft über folgende Rechte:

Mitgliedstaat	Verkehrsrechte
Belgien	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und zwei Punkten in den Vereinigten Staaten von Amerika östlich von und einschließlich Chicago sowie nördlich von und einschließlich Washington D.C.
Bulgarien	Rechte der fünften Freiheit können an einem Punkt darüber hinaus in den Vereinigten Staaten von Amerika östlich von und ausgenommen Chicago sowie nördlich von und einschließlich Washington D.C. wahrgenommen werden. Bei gemeinsamer Terminalnutzung für Montreal und Ottawa stehen keine Rechte der fünften Freiheit zur Verfügung. An Zwischenlandepunkten stehen keine Rechte der fünften Freiheit zur Verfügung.
Tschechische Republik	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und zwei Punkten in den Vereinigten Staaten von Amerika nördlich von und einschließlich Washington D.C. sowie östlich von und einschließlich Chicago.



Mitgliedstaat	Verkehrsrechte
Dänemark	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und Chicago sowie zwischen Montreal und Seattle. Chicago kann als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden. Seattle darf nur als Punkt darüber hinaus angefliegen werden.
Deutschland	Rechte der fünften Freiheit gelten nur zwischen Montreal und einem Punkt darüber hinaus in Florida. Als Alternative stehen Punkte mit Rechten der fünften Freiheit zwischen Montreal und zwei Punkten darüber hinaus im Kontinentalgebiet der Vereinigten Staaten von Amerika zur Verfügung, ausgenommen Punkte in den Bundesstaaten Kalifornien, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas und Washington.
Griechenland	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und Boston oder zwischen Montreal und Chicago oder zwischen Punkten nach Toronto und einem von der Hellenischen Republik zu benennenden Punkt in den Vereinigten Staaten von Amerika, ausgenommen Punkte in Kalifornien, Texas und Florida.
Irland	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten in Kanada und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten in Kanada und Punkten darüber hinaus. Bei Nurfachtdiensten besteht das Recht, internationale Beförderungen zwischen Punkten in Kanada und Punkten in Drittstaaten ohne die Auflage der Bedienung eines Punktes in Irland durchzuführen.
Italien	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen zwei Zwischenlandepunkten im Nordosten der Vereinigten Staaten von Amerika (nördlich von und einschließlich Washington, östlich von und einschließlich Chicago) und Montreal und/oder Toronto. Zwischenlandepunkte mit Rechten der fünften Freiheit können auch als Punkte darüber hinaus bedient werden.
Polen	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und New York als Zwischenlandepunkt oder Punkt darüber hinaus.
Portugal	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten in Kanada und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten in Kanada und Punkten darüber hinaus.
Spanien	Für Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus gelten Rechte der fünften Freiheit: a) zwischen Montreal und drei zusätzlichen Punkten in Kanada und Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth und Houston sowie b) zwischen Montreal und Mexico City. Gleichzeitig dürfen höchstens vier Punkte mit Rechten der fünften Freiheit bedient werden.
Schweden	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Montreal und Chicago sowie zwischen Montreal und Seattle. Chicago kann als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden. Seattle darf nur als Punkt darüber hinaus angefliegen werden.
Vereinigtes Königreich	Rechte der fünften Freiheit gelten zwischen Punkten in Kanada und Zwischenlandepunkten sowie zwischen Punkten in Kanada und Punkten darüber hinaus. Bei Nurfachtdiensten besteht das Recht, internationale Beförderungen zwischen Punkten in Kanada und Punkten in Drittstaaten ohne die Auflage der Bedienung eines Punktes im Vereinigten Königreich durchzuführen.

### Abschnitt 3

Unbeschadet Abschnitt 1 dieses Anhangs gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Hoheitsgebiet“ nach Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen laut den Buchstaben d (Königreich Dänemark), f (Französische Republik), l (Königreich der Niederlande) und r (Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland) entsprechend ihren jeweiligen Bedingungen.



## Denkschrift

### A. Allgemeiner Teil

Das vorliegende Luftverkehrsabkommen gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsgehalt hinaus.

Neben den Bestimmungen für die Durchführung des Flugverkehrs zwischen der Europäischen Union und Kanada sowie den vereinbarten Verkehrsrechten regelt das Luftverkehrsabkommen marktübergreifende Faktoren. Insbesondere im Bereich der Sicherheit, des Wettbewerbs und der Umwelt haben sich die Vertragsparteien auf eine intensive Zusammenarbeit geeinigt und hierfür konkrete Maßnahmen festgelegt. Im Rahmen von vier Phasen wird schrittweise die Möglichkeit geschaffen, mehrheitliches Eigentum an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei zu erlangen. An die einzelnen Phasen sind die jeweils verfügbaren Verkehrsrechte der Vertragsparteien geknüpft. Erst nach Beendigung der vierten Phase findet eine vollständige Liberalisierung der Verkehrsrechte statt. Beschränkungen in Bezug auf Kapazitäten und Frequenzen werden hingegen sofort beseitigt. Für die Verwaltung des Abkommens und dessen ordnungsgemäße Durchführung wird ein „Gemeinsamer Ausschuss“ eingesetzt, der aus Vertretern der Vertragsparteien besteht und regelmäßig zusammentritt.

Mit dem Luftverkehrsabkommen wird ein einheitlicher Rahmen für den Luftverkehr zwischen der Europäischen Union und Kanada festgelegt. Anstelle der bisherigen unterschiedlichen Regelungen in den bilateralen Luftverkehrsabkommen der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Kanada gelten nunmehr einheitliche Voraussetzungen und Bedingungen für den Flugverkehr europäischer Luftfahrtunternehmen nach Kanada.

Das Luftverkehrsabkommen besteht aus:

- einem Hauptteil, der mit den Artikeln 1 bis 26 die Grundlage des Abkommens bildet;
- einem Anhang 1, der die Streckenführung des Flugverkehrs festlegt, aber erst nach Beendigung der vierten Phase gänzlich anwendbar ist;
- einem Anhang 2 Abschnitt 1 und 2, der die maßgeblichen Regelungen für die Phasen 1 bis 4 enthält. Abschnitt 1 regelt die Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien, Abschnitt 2 bestimmt die schrittweise verfügbaren Verkehrsrechte, die um die in Anhang 3 Abschnitt 2 aufgeführten Verkehrsrechte ergänzt werden;
- einem Anhang 3 Abschnitt 1, der die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufführt. Anhang 3 Abschnitt 2, der die fortgeltenden Verkehrsrechte, die im Rahmen von bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und Mitgliedstaaten der Europäischen Union vereinbart worden sind, wiedergibt, sowie Anhang 3 Abschnitt 3, der die Anwendung einzelner bilateralen Luftverkehrsabkommen außerhalb des Hoheitsgebietes nach Artikel 1 bestimmt.

### B. Besonderer Teil

#### Artikel 1

Artikel 1 enthält die für das Luftverkehrsabkommen wesentlichen Begriffsbestimmungen.

#### Artikel 2

Artikel 2 legt die Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Flugverkehrs durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen gegenseitig einräumen.

#### Artikel 3

Absatz 1 enthält Regelungen zur Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen. Anstelle der herkömmlichen Bezeichnung eines Luftfahrtunternehmens unter Anwendung des bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada werden nunmehr die erteilten Zulassungen oder sonstigen Genehmigungen als Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens anerkannt.

Absatz 2 regelt das Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und Erlaubnissen für die Durchführung des Flugverkehrs.

Die Absätze 3 und 4 regeln das Verfahren für die Verweigerung der nach Absatz 1 erteilten Genehmigungen und Erlaubnisse sowie für die Suspendierung, die Einschränkung und den Widerruf einer Betriebserlaubnis zur Durchführung des Flugverkehrs. Eine Konsultation der Vertragsparteien muss diesem Verfahren grundsätzlich vorausgehen.

#### Artikel 4

Nach Artikel 4 ist den Vertragsparteien vorbehaltlich der Bedingungen des Anhangs 2 die vollständige Eigentümerschaft an Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei gestattet.

#### Artikel 5

Artikel 5 verpflichtet die Vertragsparteien, die innerstaatlichen Rechtsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei bei der Durchführung des Flugverkehrs in ihrem Hoheitsgebiet einzuhalten sowie ihre eigenen Rechtsvorschriften gegenüber den Luftfahrtunternehmen in nicht diskriminierender Weise anzuwenden.

#### Artikel 6

Absatz 1 sieht eine enge Zusammenarbeit der Vertragsparteien im Bereich der Flugsicherheit der Zivilluftfahrt vor.

Die Absätze 2 bis 4 regeln die Anerkennung der für die Durchführung des Flugverkehrs erteilten Zeugnisse und Erlaubnisse, insbesondere im Zusammenhang mit dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada über die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

Die Absätze 5 bis 9 regeln die Pflichten und Möglichkeiten der Vertragsparteien zur Gewährleistung der Flugsicherheit.

#### **Artikel 7**

Artikel 7 nennt die Pflichten und möglichen Maßnahmen sowie die entsprechenden Modalitäten, um den Luftverkehr vor äußeren Angriffen zu schützen (Luftsicherheit).

#### **Artikel 8**

Artikel 8 regelt die Erhebung und Befreiung von bestimmten Abgaben, Steuern, Gebühren und Zöllen unter Anwendung dieses Abkommens.

Die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten haben bei der Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens eine Erklärung folgenden Inhalts abgegeben:

„Die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten präzisieren, dass das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Kanada andererseits, insbesondere Artikel 8, keine Befreiung von der Mehrwertsteuer (MwSt) vorsieht, mit Ausnahme der Umsatzsteuer auf Einfuhren, und die Mitgliedstaaten nicht daran hindert, Flugkraftstoff für inländische oder innergemeinschaftliche Flüge gemäß der Richtlinie 2003/96/EG des Rates zu besteuern.“

Diese gemeinsame Erklärung dient der Klarstellung des Regelungsinhalts des Luftverkehrsabkommens im Allgemeinen und des angeführten Artikels im Besonderen.

#### **Artikel 9**

Artikel 9 verpflichtet die Vertragsparteien, Statistiken und Informationen über die Erbringung von Luftverkehrsdiensten für die jeweils andere Vertragspartei zur Verfügung zu stellen.

#### **Artikel 10**

Nach Artikel 10 würdigen die Vertragsparteien die Bedeutung des Schutzes von Verbraucherinteressen, für dessen Gewährleistung sie sich auf konkrete Maßnahmen geeinigt haben. Fragen in Bezug auf Verbraucherinteressen können im Gemeinsamen Ausschuss erörtert werden.

#### **Artikel 11**

Artikel 11 verpflichtet die Vertragsparteien zur Gleichbehandlung der Luftfahrtunternehmen bei dem Zugang und der Nutzung von Luftverkehrseinrichtungen und -diensten.

#### **Artikel 12**

Die Absätze 1 und 2 sichern die Gleichbehandlung der Luftfahrtunternehmen bei der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Flughäfen sowie Luftverkehrseinrichtungen und -diensten.

Nach den Absätzen 3 und 4 sollten die Vertragsparteien im Falle der Gebührenerhöhung darauf hinwirken, Konsultationen zwischen den Betroffenen durchzuführen. Im Folgenden wird das Verfahren zur Streitbeilegung bei der Erhebung von Gebühren geregelt.

#### **Artikel 13**

Nach Absatz 1 haben die Vertragsparteien unter Anwendung dieses Abkommens den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Die Absätze 2 bis 17 enthalten Regelungen zu Kapazitäten, Codesharing, Bodenabfertigung, Einsatz von Mitarbeitern im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, Modalitäten des Zahlungsverkehrs, Intermodal-Verkehr, Preisgestaltung, computergesteuerten Buchungssystemen, Franchise- und Branding-Vereinbarungen, Wet-Leasing, Charterflüge und Bedarfsflugverkehr.

#### **Artikel 14**

Gemäß Absatz 1 bekräftigen die Vertragsparteien ihr Ziel, ein Umfeld mit billigen und gleichen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu schaffen und erkennen die hierfür erforderlichen Voraussetzungen und Bedingungen an.

Die Absätze 1 bis 5 regeln die Möglichkeiten der Vertragsparteien bei etwaigen Vermutungen über Wettbewerbsverzerrungen im Rahmen des Luftverkehrsabkommens.

#### **Artikel 15**

Artikel 15 sieht eine Zusammenarbeit der Vertragsparteien im Bereich des Flugverkehrsmanagements vor.

#### **Artikel 16**

Artikel 16 regelt die Fortgeltung der Designierungen und Genehmigungen von Luftfahrtunternehmen, die im Rahmen bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erfolgt sind.

#### **Artikel 17**

Artikel 17 bestimmt die Zusammensetzung, Zuständigkeit, Funktion, Aufgaben und Beschlussfassung des Gemeinsamen Ausschusses.

#### **Artikel 18**

Gemäß Artikel 18 erkennen die Vertragsparteien die Bedeutung des Umweltschutzes im Rahmen der Luftverkehrspolitik an. Umweltmaßnahmen seitens einer Vertragspartei müssen im Einklang mit dem Luftverkehrsabkommen und grundsätzlich mit den Umweltschutznormen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation stehen.

#### **Artikel 19**

Nach Artikel 19 erkennen die Vertragsparteien die Bedeutung der Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeitskräfte, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen an. Entsprechende Fragen können im Gemeinsamen Ausschuss erörtert werden.

#### **Artikel 20**

Nach Artikel 20 haben die Vertragsparteien die Möglichkeit, Fragen im Bereich des Luftverkehrs im Zusammen-

hang mit internationalen Organisationen und in Beziehung zu Drittstaaten sowie Fragen zu Entwicklungstendenzen in bilateralen und multilateralen Vereinbarungen im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses zu erörtern.

**Artikel 21**

Artikel 21 regelt das Verfahren und die Modalitäten zur Streitbeilegung zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens.

**Artikel 22**

Artikel 22 enthält Regelungen zur Änderung des Abkommens.

**Artikel 23**

Artikel 23 regelt das Datum des Inkrafttretens des Luftverkehrsabkommens sowie den Zeitpunkt der vorläufigen Anwendung des Luftverkehrsabkommens.

**Artikel 24 und 25**

Die Artikel 24 und 25 enthalten Regelungen hinsichtlich der international üblichen Kündigungs- und Registrierungsbestimmungen.

**Artikel 26**

Artikel 26 regelt das Verhältnis dieses Abkommens zu den bilateralen Luftverkehrsabkommen sowie zu anderen multilateralen Übereinkommen und Beschlüssen internationaler Organisationen.