

ACUERDO
de transporte aéreo entre Canadá y la Comunidad Europea y sus Estados miembros

ÍNDICE

<i>Artículo</i>	<i>Título</i>
1	Denominaciones y definiciones
2	Concesión de derechos
3	Designación, autorización y revocación
4	Inversión
5	Aplicación de las leyes
6	Seguridad en la aviación civil
7	Protección de la aviación civil
8	Derechos, aranceles y tasas de aduana
9	Estadísticas
10	Intereses del consumidor
11	Disponibilidad de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios
12	Tasas de aeropuerto e infraestructuras y servicios aeroportuarios
13	Marco comercial
14	Entorno competitivo
15	Gestión del tráfico aéreo
16	Mantenimiento de las designaciones y autorizaciones
17	Comité mixto
18	Medio ambiente
19	Cuestiones laborales
20	Cooperación internacional
21	Solución de controversias
22	Modificación
23	Entrada en vigor y aplicación provisional
24	Terminación
25	Registro del Acuerdo
26	Relación con otros acuerdos

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

CANADÁ

por una parte,

y

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

LA REPÚBLICA DE HUNGRÍA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

EL REINO DE ESPAÑA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

Partes en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y Estados miembros de la Unión Europea (denominados en lo sucesivo «los Estados miembros»),

y LA COMUNIDAD EUROPEA,

por otra,

Canadá y los Estados miembros, Partes del Convenio sobre aviación civil internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, así como la Comunidad Europea,

DESEOSOS de promover un sistema de aviación basado en la competencia entre compañías aéreas con mínima interferencia y regulación por parte del Estado;

DESEOSOS de promover sus intereses respecto del transporte aéreo;

RECONOCIENDO la importancia de un transporte aéreo eficaz para fomentar el comercio, el turismo y la inversión;

DESEOSOS de mejorar los servicios aéreos;

DESEOSOS de garantizar el máximo nivel de seguridad y protección en el transporte aéreo;

DECIDIDOS a obtener los beneficios potenciales de la cooperación normativa y, en la medida de lo posible, la armonización de normativas y estrategias;

RECONOCIENDO los importantes beneficios potenciales que pueden derivarse de unos servicios aéreos competitivos y de sectores viables de servicios aéreos;

DESEOSOS de estimular un entorno competitivo para los servicios aéreos, reconociendo que cuando no existen unas condiciones de competencia equitativas para las líneas aéreas, los beneficios potenciales pueden no materializarse;

DESEOSOS de que sus compañías aéreas puedan disponer de oportunidades justas y equitativas para ofrecer los servicios aéreos contemplados en el presente Acuerdo;

DESEOSOS de maximizar las ventajas para los pasajeros, expedidores, compañías aéreas y aeropuertos y para sus empleados, y demás beneficiarios indirectos;

AFIRMANDO la importancia de la protección del medio ambiente para el desarrollo y aplicación de la política internacional de aviación;

SEÑALANDO la importancia de la protección del consumidor y el fomento de un nivel adecuado de protección del consumidor asociado con los servicios aéreos;

SEÑALANDO la importancia del capital para el sector aeronáutico para un mayor desarrollo de los servicios aéreos;

DESEOSOS de celebrar un Acuerdo sobre transporte aéreo, complementario del Convenio citado.

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Denominaciones y definiciones

1. Las denominaciones utilizadas en el presente Acuerdo únicamente se utilizarán con fines de referencia.

2. A los efectos de la aplicación del presente Acuerdo, y salvo que se disponga lo contrario, se entenderá por:

a) «autoridades aeronáuticas», cualquier autoridad o persona autorizada por las Partes para desempeñar las funciones descritas en el presente Acuerdo;

b) «servicios aéreos», servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el presente Acuerdo para el transporte de

pasajeros y carga, incluido el correo, por separado o de forma combinada;

c) «Acuerdo», el presente Acuerdo, cualquier anexo adjunto al mismo, y cualquier enmienda al Acuerdo o a cualquier anexo;

d) «compañía aérea», cualquier línea aérea que haya sido designada y autorizada de acuerdo con el artículo 3 del presente Acuerdo;

e) «Parte», bien Canadá o bien los Estados miembros y la Comunidad Europea, considerados conjunta o individualmente;

- f) «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que incluye cualquier anexo aprobado de conformidad con el artículo 90 del Convenio y cualquier enmienda del anexo o del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94 del Convenio, siempre que dichos anexos y enmiendas hayan sido adoptados por Canadá y los Estados miembros, y
- g) «territorio», por lo que respecta a Canadá, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial determinados por su Derecho interno, e incluye el espacio aéreo por encima de dichas zonas; por lo que respecta a los Estados miembros de la Comunidad Europea, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial donde se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y que están sujetos a las disposiciones de dicho Tratado o de cualquier instrumento que suceda a este, e incluye el espacio aéreo por encima de estas zonas; la aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado y de la continuación de la suspensión del Aeropuerto de Gibraltar de las medidas en materia de aviación de la Comunidad Europea existentes a fecha de 18 de septiembre de 2006 y entre Estados miembros, de acuerdo con la declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, convenida en Córdoba el 18 de septiembre de 2006.

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Las Partes conceden con carácter recíproco a las compañías aéreas de la otra Parte en relación con las actividades de transporte aéreo los siguientes derechos:

- sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- hacer escala en su territorio con fines no comerciales;
- en la medida en que lo permita el presente Acuerdo, el derecho a hacer escala en su territorio en las rutas especificadas en el presente Acuerdo con el fin de recoger y descargar tráfico de pasajeros y carga, incluido el correo, por separado o de forma combinada, y
- los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada una de las Partes concede también a la otra Parte los derechos especificados en el apartado 1, letras a) y b), del presente artículo respecto de las compañías aéreas de la otra Parte, excepto las mencionadas en el artículo 3 (Designación, autorización y revocación) del presente Acuerdo.

Artículo 3

Designación, autorización y revocación

1. Las Partes reconocen que constituyen una designación conforme al presente Acuerdo las licencias u otras formas de autorización expedidas por la otra Parte para el desarrollo de servicios de tráfico aéreo en virtud de este Acuerdo. A petición

de las autoridades aeronáuticas de una Parte, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte que expidió la licencia u otra forma de autorización verificarán el estado de dichas licencias o autorizaciones.

2. Cuando reciba solicitudes de una compañía aérea designada de una Parte, en la forma y manera prescritas, la otra Parte, de acuerdo con sus disposiciones legales y reglamentarias, concederá las autorizaciones y permisos solicitados a dicha compañía aérea para que preste los servicios aéreos con la mínima demora administrativa, siempre que se reúnan las siguientes condiciones:

- que dicha compañía aérea cumpla los requisitos en virtud de las disposiciones legales y reglamentarias normalmente aplicadas por las autoridades aeronáuticas de la Parte que concede las autorizaciones y los permisos;
- que dicha compañía aérea acate las disposiciones legales y reglamentarias de la Parte que concede las autorizaciones y permisos;
- que, sin perjuicio del anexo 2, en el caso de una compañía aérea de Canadá, el control efectivo de la compañía aérea recaiga en nacionales de cualquiera de las Partes, la compañía aérea disponga de una licencia que la acredite como línea aérea canadiense y su centro de actividad principal esté situado en el territorio de Canadá; en el caso de una compañía aérea de un Estado miembro, que el control efectivo de la compañía aérea recaiga en nacionales de cualquiera de las Partes, Islandia, Liechtenstein, Noruega o Suiza, la compañía aérea disponga de una licencia que la acredite como línea aérea comunitaria y su centro de actividad principal esté situado en el territorio de un Estado miembro, y
- que la compañía aérea opere de forma consecuente con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

3. Una Parte podrá denegar las autorizaciones o permisos contemplados en el apartado 2 del presente artículo y revocar, suspender, imponer condiciones o limitar las autorizaciones de explotación o permisos, o suspender o limitar de otro modo las operaciones de una o varias líneas aéreas de la otra Parte en caso de incumplimiento por Parte de dicha línea aérea de las disposiciones del apartado 2 o cuando una Parte haya determinado que las condiciones en el territorio de la otra Parte no son conformes con un entorno equitativo y competitivo y están dando lugar a una desventaja significativa o a un perjuicio para su línea o líneas aéreas, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, apartado 5 (Entorno competitivo).

4. Los derechos enumerados en el apartado 3 del presente artículo se ejercerán solo después de haber consultado en el seno del Comité mixto, a menos que una actuación inmediata sea esencial para evitar la infracción de las disposiciones legales y reglamentarias contempladas en el apartado 2 o a menos que la seguridad o la protección exijan una acción de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 (Seguridad en la aviación civil) y en el artículo 7 (Protección de la aviación civil).

Artículo 4

Inversión

Cada Parte permitirá la plena propiedad de sus compañías aéreas por ciudadanos de Canadá o un Estado miembro o Estados miembros, en los términos de lo dispuesto en el anexo 2 del presente Acuerdo.

Artículo 5

Aplicación de las leyes

Las Partes exigirán el cumplimiento de:

- a) sus leyes, normativas y procedimientos aplicables a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, así como a la operación y navegación de dichas aeronaves, por compañías aéreas durante la entrada, salida y permanencia en el interior del citado territorio, y
- b) sus disposiciones legales y reglamentarias aplicables a la llegada, permanencia o salida de su territorio de pasajeros, miembros de la tripulación y carga, incluido el correo (como las normativas relativas a entrada, salida, tránsito, protección de la aviación civil, inmigración, pasaportes, aduanas y control sanitario), tanto por las compañías aéreas como por los pasajeros o por terceros en su nombre, por miembros de la tripulación y carga, incluido el correo, en tránsito, en la llegada, salida y permanencia en el citado territorio. En la aplicación de dichas disposiciones legales y reglamentarias, las Partes, en igualdad de circunstancias, no deberán conceder a las compañías aéreas un trato menos favorable que el concedido a sus propias compañías aéreas o a cualquier otra compañía aérea que preste servicios aéreos internacionales semejantes.

Artículo 6

Seguridad en la aviación civil

1. Las Partes reafirman la importancia de una estrecha cooperación en el ámbito de la seguridad en la aviación civil. En este contexto, las Partes seguirán estrechando su cooperación, incluso en lo que respecta a las operaciones aéreas, en particular para permitir el intercambio de informaciones que puedan tener un impacto en la seguridad de la navegación aérea internacional, la participación en las actividades de supervisión de la otra Parte o la realización de actividades de supervisión conjuntas en el ámbito de la seguridad en la aviación civil y el desarrollo de proyectos e iniciativas conjuntos, incluso con terceros países. Esta cooperación se desarrollará en el marco del Acuerdo entre Canadá y la Comunidad Europea sobre seguridad en la aviación civil, concluido en Praga el 6 de mayo de 2009, en lo relativo a los asuntos contemplados por dicho Acuerdo.

2. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, expedidos o validados por una Parte, por medio de sus autoridades aeronáuticas, de conformidad con las disposiciones aplicables del Acuerdo entre Canadá y la Comunidad Europea sobre seguridad en la aviación civil, serán reconocidos como válidos por la otra Parte y sus autoridades aero-

náuticas, a los fines de la prestación de servicios aéreos, siempre que dichos certificados o licencias fueran expedidos o validados según y conforme a las normas establecidas en el Convenio, como mínimo.

3. Si los privilegios o condiciones de expedición de las licencias o certificados citados en el apartado 2 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o compañía aérea, o a una aeronave utilizada en la prestación de servicios aéreos, permiten la aplicación de normas menos estrictas que las normas mínimas establecidas en el Convenio, y si las diferencias observadas han sido notificadas a la Organización de Aviación Civil Internacional, o si dichas autoridades aplican normas diferentes o más estrictas que las establecidas en el Convenio, la otra Parte podrá solicitar la realización de consultas entre las Partes en el marco del Comité mixto con vistas a clarificar la práctica en cuestión. Hasta que las consultas permitan alcanzar un consenso y en la perspectiva de un régimen de aceptación recíproca de los certificados y licencias expedidos por cada una de las Partes, las Partes continuarán reconociendo los certificados y licencias validados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Cuando el Acuerdo entre Canadá y la Comunidad Europea sobre seguridad en la aviación civil concluido en Praga el 6 de mayo de 2009 contenga disposiciones relativas a la aceptación recíproca de certificados y licencias, cada Parte aplicará dichas disposiciones.

4. De conformidad con las leyes aplicables en el marco del Acuerdo entre Canadá y la Comunidad Europea sobre seguridad en la aviación civil, concluido en Praga el 6 de mayo de 2009, con respecto a los asuntos cubiertos por dicho Acuerdo las Partes se comprometen a proceder a la aceptación recíproca de los certificados y licencias.

5. Una parte, o sus autoridades aeronáuticas responsables, podrán solicitar en cualquier momento consultas con la otra Parte o con sus autoridades aeronáuticas responsables en relación con las normas y prescripciones de seguridad mantenidas y administradas por dichas autoridades aeronáuticas. Si, celebradas las consultas, la Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables, que solicitaron las consultas, concluyen que la otra Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables no mantienen ni administran eficazmente normas y prescripciones de seguridad en dichos ámbitos que, salvo decisión en contrario, sean al menos equivalentes a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio, lo notificarán a la otra Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables, así como las medidas que consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas. Si la otra Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables no adoptan las medidas correctivas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo que se decida, la Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables, que solicitaron las consultas, tendrán motivo para revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos o suspender o limitar de cualquier otro modo las operaciones de una compañía aérea, de cuya supervisión en materia de seguridad sea responsable la otra Parte o sus autoridades aeronáuticas responsables.

6. Las Partes aceptan que cualquier aeronave operada por, o en nombre de, una compañía aérea de una de las Partes podrá, durante su permanencia en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección en pista por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, para verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave y de la tripulación, así como las condiciones aparentes de la aeronave y de sus equipos, siempre que dicho examen no cause un retraso excesivo en la operación de la aeronave.

7. En caso de que, tras una inspección en pista, las autoridades aeronáuticas de una Parte constaten que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en el Convenio, o que las normas de seguridad establecidas conforme al Convenio no son eficazmente aplicadas y administradas, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte que son responsables de la supervisión de la seguridad de la compañía aérea que opera esa aeronave los resultados obtenidos y las medidas consideradas necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas. Si no se adoptan las medidas correctivas adecuadas en el plazo de quince (15) días, las autoridades aeronáuticas tendrán motivo para revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos o suspender o limitar de cualquier otro modo las operaciones de la compañía aérea que opere la aeronave. La misma resolución podrá tomarse en caso de denegación de acceso para la inspección en pista.

8. Cada una de las Partes, a través de sus autoridades aeronáuticas responsables, tendrá derecho a tomar medidas inmediatas, incluido el derecho a revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos o suspender o limitar de cualquier otro modo las operaciones de una compañía aérea de la otra Parte si llegan a la conclusión de que ello es necesario por considerar que existe un peligro inmediato para la seguridad en la aviación civil. Cuando sea posible, la Parte que adopte dichas medidas intentará consultar con la otra Parte de antemano.

9. Cualquier actuación realizada por una Parte o por sus autoridades aeronáuticas responsables de conformidad con los apartados 5, 7 u 8 del presente artículo deberá suspenderse una vez que dejen de existir los motivos que llevaron a su adopción.

Artículo 7

Protección de la aviación civil

1. Consecuentemente con los derechos y obligaciones que les incumben en el marco del Derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo.

2. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al Derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, concluido en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, concluido en La Haya, el 16 de diciembre de 1970; el

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, concluido en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, concluido en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, concluido en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro acuerdo multilateral que rijan la protección de la aviación civil y sea vinculante para las Partes.

3. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para prevenir tanto los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y demás actos de interferencia ilícita contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y miembros de la tripulación, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.

4. Las Partes actuarán de conformidad con las normas de protección de la aviación civil fijadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como anexos al Convenio sobre aviación civil internacional en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Asimismo, las Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula y los que tengan su centro de actividad principal o sede permanente en su territorio, así como los explotadores de los aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación civil. Así pues, siempre que se les solicite, cada Parte informará a la otra Parte de las posibles diferencias existentes entre la normativa y las prácticas y las normas de protección de la aviación civil de los anexos mencionadas en el presente apartado, siempre que dichas diferencias superen o complementen dichas normas y sean relevantes para los operadores de la otra Parte. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento con la otra Parte, que deberán ser realizadas a la mayor brevedad, para discutir cualquier diferencia de este tipo.

5. Teniendo plenamente en cuenta y con respeto mutuo de la soberanía de los Estados, cada Parte acepta que se podrá exigir a los operadores de aeronave a que se refiere el apartado 4 del presente artículo que observen las disposiciones de protección de la aviación civil contempladas en el dicho apartado exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha otra Parte. Cada Parte garantizará que se aplican efectivamente en su territorio medidas adecuadas para proteger a la aeronave y realizar controles de seguridad a los pasajeros, miembros de la tripulación, equipajes, equipaje de mano, carga, correo y suministros de la aeronave, antes del embarque o de las operaciones de carga.

6. Las Partes acuerdan trabajar hacia el logro del reconocimiento mutuo de las normas de protección de la otra Parte y cooperar estrechamente en las medidas de control de calidad en condiciones de reciprocidad. Las Partes acuerdan también, en su caso, y en base a las decisiones que vayan a tomar las Partes por separado, crear condiciones previas para la creación de un control unificado de seguridad para los vuelos entre los territorios de las Partes, lo que significará que los pasajeros en transferencia, el equipaje en transferencia o la carga en transferencia

estarán exentos de una reinspección. Para ello, deberán establecer acuerdos administrativos que permitan las consultas sobre las medidas vigentes o previstas de protección de la aviación civil y la cooperación y el intercambio de información sobre las medidas de control de la calidad aplicadas por las Partes. Las Partes se consultarán sobre las medidas de protección previstas pertinentes para los operadores situados en el territorio de la otra Parte para el establecimiento de dichos acuerdos administrativos.

7. Cada Parte responderá, en la medida en que ello sea posible, a cualquier solicitud de la otra Parte de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza particular para un vuelo específico o una serie de vuelos específicos.

8. Las Partes acuerdan cooperar en inspecciones de protección realizadas por ellas en sus territorios mediante el establecimiento de mecanismos, incluidos acuerdos administrativos, para el intercambio de información sobre los resultados de dichas inspecciones de protección. Las Partes acuerdan considerar positivamente las solicitudes de participar, como observadores, en inspecciones de protección realizadas por la otra Parte.

9. Cuando se produzca un incidente o surja la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos de interferencia ilícita contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y los miembros de su tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas idóneas a fin de resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

10. Cuando una Parte tenga motivos fundados para pensar que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente artículo, esa Parte podrá, por medio de sus autoridades competentes, solicitar la celebración de consultas. Dichas consultas deberán comenzar en un plazo de quince (15) días a partir de la recepción de dicha solicitud. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días desde la fecha del comienzo de las consultas, habrá motivo para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para suspender, revocar, aplazar o imponer las condiciones convenientes a la autorización de una o varias compañías aéreas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique, o para evitar un nuevo incumplimiento de las disposiciones del presente artículo, la Parte que crea que la otra Parte ha vulnerado las disposiciones del presente artículo podrá tomar las medidas provisionales necesarias en todo momento.

11. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas para la protección del transporte, las Partes afirman que, cuando una de ellas considere la adopción de medidas de protección, evaluará sus posibles efectos económicos y operativos sobre el funcionamiento de los servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo y, siempre que la legislación así lo permita,

tendrá en cuenta dichos factores a la hora de determinar las medidas necesarias y adecuadas en esta materia.

Artículo 8

Derechos, aranceles y tasas de aduana

1. Cada parte eximirá, en la mayor medida posible conforme a sus disposiciones legales y reglamentarias nacionales, y en condiciones de reciprocidad, a la llegada al territorio de una Parte, a las aeronaves de la otra Parte operadas en transporte aéreo internacional por las compañías aéreas, su equipo habitual, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, equipo de tierra, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y bebidas alcohólicas, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves en transporte aéreo internacional, de toda limitación a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares que sean aplicados por las Partes y no estén basados en el coste de los servicios prestados.

2. Cada Parte también eximirá, en la mayor medida posible conforme a sus disposiciones legales y reglamentarias nacionales y en condiciones de reciprocidad de los impuestos, aranceles, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a excepción de los que graven servicios prestados:

- a) los suministros introducidos, o entregados y embarcados en el territorio de una Parte, dentro de límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el servicio de transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio;
- b) el equipo de tierra y piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de líneas aéreas de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional, así como los equipos informáticos y sus elementos para la asistencia de los pasajeros o de la carga o para controles de seguridad;
- c) el combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o entregados y embarcados en el territorio de una Parte para ser usados en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el servicio de transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio, y

d) el material impreso, incluidos los billetes de avión, carpetillas para billetes, cartas de porte aéreo y otros materiales de publicidad equiparables distribuidos gratuitamente por la compañía aérea.

3. El equipo de abordaje normal, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de las aeronaves utilizadas por una compañía aérea de una Parte, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte previa autorización de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso podrá ser necesario ponerlos bajo la supervisión de las citadas autoridades antes de ser reexportados o vendidos de cualquier otro modo, de conformidad con la normativa aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las líneas aéreas de una Parte hayan contratado con otra línea aérea, que disfrute de las mismas exenciones de la otra Parte, el préstamo o cesión en el territorio de esta última de los elementos mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

5. Las disposiciones de los respectivos convenios en vigor entre un Estado miembro y Canadá destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio no serán alteradas por el presente Acuerdo.

Artículo 9

Estadísticas

1. Cada Parte facilitará a la otra Parte los datos estadísticos exigidos por la legislación y normativas nacionales y, previa petición, los demás datos estadísticos disponibles que puedan razonablemente exigirse con el fin de revisar la explotación de los servicios aéreos.

2. Las Partes cooperarán en el ámbito del Comité mixto, con el fin de facilitar el intercambio de informaciones estadísticas a efectos de seguimiento del desarrollo de los servicios aéreos.

Artículo 10

Intereses del consumidor

1. Cada Parte reconoce la importancia de la protección de los intereses de los consumidores y podrá adoptar, sin discriminaciones, o bien exigir de las compañías aéreas, que adopten medidas razonables y proporcionadas relativas a los siguientes asuntos, incluidos, entre otros, los siguientes:

- a) requisitos para proteger los fondos adelantados a las compañías aéreas;
- b) iniciativas compensatorias en caso de denegación de embarque;
- c) reembolso a los pasajeros;
- d) divulgación de la identidad de la compañía aérea que efectivamente opera la aeronave;

e) capacidad financiera de las compañías aéreas de la Parte de que se trate;

f) seguro de responsabilidad civil en casos de daños físicos a los pasajeros, y

g) definición de medidas en materia de accesibilidad.

2. Las Partes intentarán consultarse entre sí, en el marco del Comité mixto, sobre los asuntos de interés de los consumidores, incluidas sus medidas previstas, con vistas a lograr enfoques compatibles en la medida de lo posible.

Artículo 11

Disponibilidad de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios

1. Cada Parte asegurará que los aeropuertos, las rutas aéreas, los servicios de control del tráfico aéreo y de navegación aérea, la protección de la aviación civil, la asistencia en tierra, y demás infraestructuras y servicios relacionados que se faciliten en su territorio estén disponibles para su uso por parte de las compañías aéreas de la otra Parte sobre una base no discriminatoria una vez hayan sido adoptadas las modalidades de utilización.

2. En la medida de lo posible, las Partes adoptarán todas las medidas razonables para garantizar el acceso efectivo a las infraestructuras y servicios, sujeto a condicionamientos legales, operativos y físicos y sobre la base de oportunidades justas y equitativas y de transparencia con relación a los procedimientos para obtener el acceso.

3. Las Partes garantizarán que sus procedimientos, directrices y normativas para gestionar las franjas horarias aplicables a los aeropuertos de su territorio se aplican de forma transparente, eficaz y no discriminatoria.

4. Si una Parte considera que la otra Parte ha vulnerado lo dispuesto en el presente artículo, podrá comunicar a la otra Parte sus conclusiones y solicitar consultas en virtud del artículo 17, apartado 4 (Comité mixto).

Artículo 12

Tasas de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios

1. Cada Parte deberá garantizar que las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte por el uso de los servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo, sean justas y razonables, relacionadas con el coste y no injustamente discriminatorias. En cualquier caso, toda tasa de usuario que vaya a aplicarse en una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte se calculará de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra línea aérea.

2. Cada Parte deberá garantizar que las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte por el uso del aeropuerto, de la protección de la aviación civil, y los servicios e infraestructuras conexos, sean justas y razonables, no discriminar injustamente y estar repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Dichas tasas podrán reflejar, pero no deberán exceder, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios adecuados aeroportuarios y de protección de la aviación civil en dicho aeropuerto o dentro de dicho sistema aeroportuario. Dichas tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las infraestructuras y servicios por los que se cobren tasas a los usuarios se prestarán de manera eficiente y económica. En cualquier caso, estas tasas de usuario aplicables a las compañías aéreas de la otra Parte se calcularán de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea en el momento de su aplicación.

3. Las Partes promoverán la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas en su territorio y las compañías aéreas o sus organismos representantes que utilicen los correspondientes servicios e infraestructuras, y animarán a dichas autoridades u organismos y a las compañías aéreas o sus organismos representantes a que intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las Partes alentarán a las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de dichas tasas, a fin de permitir a dichas autoridades que consideren las opiniones expresadas por los usuarios antes de que se efectúe el cambio.

4. En los procedimientos de solución de controversias regulados por el artículo 21 (Solución de controversias), no se considerará que ninguna Parte haya contravenido una disposición del presente artículo, a menos que:

- a) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o
- b) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente artículo.

Artículo 13

Marco comercial

1. Cada una de las Partes proporcionará un contexto equitativo de igualdad de oportunidades a las compañías aéreas de la otra Parte para la prestación de los servicios de transporte aéreo contemplados por el presente Acuerdo.

Capacidad

2. Cada Parte permitirá a cualquier compañía aérea de la otra Parte establecer la frecuencia y capacidad de transporte aéreo internacional que quiera ofrecer en virtud del presente Acuerdo, sobre la base de las consideraciones comerciales en el mercado de la compañía aérea. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o periodicidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave operados por las compañías aéreas de la otra Parte, ni obligará a la cumplimentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos a las compañías aéreas de la otra Parte, excepto si lo exigen razones de tipo técnico, operativo o medioambiental (calidad del aire y ruido en la zona) en el marco de condiciones uniformes, con arreglo al artículo 15 del Convenio.

Código compartido

3. a) Sin perjuicio de los requisitos normativos normalmente aplicados a dichas operaciones por cada Parte, cualquier compañía aérea de la otra Parte podrá participar en mecanismos de cooperación con el fin de:
 - i) ofertar sus servicios aéreos en las rutas especificadas mediante la comercialización de transporte utilizando su propio código en vuelos operados por cualquier compañía aérea de Canadá o de los Estados miembros o de un tercer país, o un proveedor de transporte de superficie terrestre o marítimo de cualquier país,
 - ii) transportar tráfico utilizando el código de cualquier otra compañía aérea, cuando esa otra compañía aérea haya sido autorizada por las autoridades aeronáuticas de una Parte a comercializar transporte con su propio código en vuelos operados por cualquier compañía aérea de una Parte.
- b) Una Parte podrá exigir que todas las compañías aéreas que participen en los acuerdos de código compartido dispongan de las pertinentes habilitaciones de ruta.
- c) Una Parte no denegará el permiso para los servicios de código compartido identificados en el apartado 3, letra a), inciso i), del presente artículo basándose en que la compañía aérea que opere la aeronave no tenga el derecho de transportar tráfico con los códigos de otras compañías aéreas.
- d) Las Partes exigirán a todas las compañías aéreas que participen en dichos acuerdos de código compartido que garanticen que los pasajeros están perfectamente informados de la identidad del operador y del modo de transporte para cada segmento del viaje.

Asistencia en tierra

4. Cada Parte autorizará a las compañías aéreas de la otra Parte que operen en su territorio:

- a) en condiciones de reciprocidad, a realizar su propia asistencia en tierra en este territorio y, a su criterio, a utilizar, total o parcialmente, los servicios de asistencia en tierra prestados por cualquier agente autorizado por sus autoridades competentes para prestar dichos servicios, y
- b) a prestar servicios de asistencia en tierra a otras compañías aéreas que operen en el mismo aeropuerto, cuando esté autorizado y sea conforme con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

5. El ejercicio de los derechos establecidos en el apartado 4, letras a) y b), del presente artículo será objeto únicamente de restricciones físicas u operativas que se deriven ante todo de consideraciones de seguridad o protección del aeropuerto. Esas restricciones se aplicarán de forma uniforme de manera que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier compañía aérea que realice servicios aéreos internacionales semejantes en el momento en que las restricciones se impongan.

Representantes de la compañía aérea

6. Cada Parte permitirá:

- a) a las compañías aéreas de la otra Parte, en condiciones de reciprocidad, a introducir y mantener en su territorio a sus representantes y al personal de gestión, ventas, técnico, operativo y de otras especialidades, según sea necesario en relación con sus servicios;
- b) que estas necesidades de personal, al criterio de las compañías aéreas de la otra Parte, se cubran mediante su propio personal o mediante el uso de servicios de cualquier otra organización, sociedad o compañía aérea que opere en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios a otras compañías aéreas, y
- c) que las compañías aéreas de la otra Parte establezcan oficinas en su territorio para la promoción y venta de actividades de transporte aéreo y servicios afines.

7. Cada Parte exigirá que los representantes y el personal de las compañías aéreas de la otra Parte estén sujetos a sus disposiciones legales y reglamentarias. Consecuentemente con dichas disposiciones legales y reglamentarias:

- a) cada Parte deberá, en el plazo más corto posible, conceder los permisos de trabajo, visados de visitante u otros documentos semejantes a los representantes y al personal contemplados en el apartado 6 del presente artículo, y
- b) cada Parte facilitará y acelerará la aprobación de cualquier solicitud de permiso de trabajo para el personal que desempeñe determinadas funciones temporales por un período no superior a noventa (90) días.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

8. Cada Parte permitirá a las compañías aéreas de la otra Parte:

- a) comercializar servicios de transporte aéreo en su territorio directamente o, a criterio de las compañías aéreas, mediante sus agentes, y comercializar servicios de transporte en la divisa de su territorio o, a criterio de las compañías aéreas, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona será libre de adquirir esos servicios de transporte en la moneda aceptada por dichas compañías aéreas;
- b) pagar los gastos locales, incluida la adquisición de combustible, en su territorio en moneda local o, a criterio de las compañías aéreas, en monedas de libre convertibilidad, y
- c) convertir y remitir al extranjero, previa petición, los fondos obtenidos en el transcurso normal de sus operaciones. Dicha conversión y remesa se autorizarán sin restricciones o tardanza a los tipos de cambio del mercado de divisas para pagos corrientes aplicables en el momento de presentar la solicitud de transferencia y no será objeto de ninguna tasa excepto las comisiones de servicio normales cobradas por los bancos para este tipo de transacciones.

Servicios intermodales

9. Cada Parte permitirá a las compañías aéreas que presten:

- a) servicios combinados de pasajeros, a utilizar transportes de superficie terrestres o marítimos de conexión con los servicios aéreos. Las compañías aéreas podrán optar por confiar esos servicios de transporte a compañías de transporte por superficie, mediante la celebración de acuerdos para tal fin, o prestar ellas mismas dichos servicios;
- b) servicios de transporte de carga, a utilizar sin restricciones en conexión con los servicios aéreos cualquier transporte de superficie terrestre o marítimo para la carga con destino u origen en cualquier punto de los territorios de las Partes, o en terceros países, incluido el transporte con origen y destino en todos los aeropuertos con infraestructuras aduaneras e incluido, en su caso, a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables; a acceder a los servicios de aduanas e infraestructuras aeroportuarias en el caso de la carga transportada por superficie o por aire, y a optar por efectuar su propio transporte de mercancías en superficie, sujeto a las disposiciones legales y reglamentarias nacionales que regulan dicho transporte o por prestar dicho servicio mediante acuerdos con otras compañías de transporte de superficie, incluidos los servicios de transporte de superficie prestados por las compañías aéreas de cualquier otro país, y
- c) servicios intermodales de carga, a ofrecer un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los pasajeros y expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

Precios

10. Las Partes deberán permitir que los precios sean fijados libremente por las compañías aéreas según el principio de la libre y leal competencia. Ninguna de las Partes adoptará medidas unilaterales contra la introducción o la continuación del precio para transporte internacional con origen o destino en su territorio.

11. Las Partes no exigirán que los precios sean notificados a las autoridades aeronáuticas.

12. Las Partes deberán permitir a las autoridades aeronáuticas debatir cuestiones tales como los precios considerados injustos, no razonables o discriminatorios, entre otras.

Sistemas informatizados de reserva

13. Las Partes aplicarán sus disposiciones legales y reglamentarias correspondientes en relación con el funcionamiento de los sistemas informatizados de reserva en sus territorios sobre una base justa y no discriminatoria.

Franquicias y utilización de la marca comercial

14. Las compañías aéreas de las Partes podrán prestar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo, con arreglo a un contrato de franquicia o utilización de marca comercial con empresas, incluidas compañías aéreas, siempre que la compañía aérea que presta esos servicios aéreos disponga de las pertinentes habilitaciones de ruta y reúna las condiciones establecidas por las disposiciones legales y reglamentarias nacionales, supeditado a la aprobación de las autoridades aeronáuticas.

Arrendamiento con tripulación

15. A los fines de la prestación de los servicios aéreos regulados por el presente Acuerdo, siempre que la compañía aérea que presta los servicios aéreos y el operador de la aeronave que participan en dichos acuerdos dispongan de las pertinentes habilitaciones, las compañías aéreas de las Partes podrán prestar servicios aéreos con arreglo al presente Acuerdo utilizando aeronaves y tripulación de vuelo proporcionada por otras compañías aéreas, incluido de otros países, supeditado a la aprobación de las autoridades aeronáuticas. A los fines del presente apartado, las compañías aéreas que operen la aeronave no estarán obligadas a disponer de la pertinente habilitación de ruta.

Vuelos chárter/no regulares

16. Las disposiciones establecidas en los artículos 4 (Inversión), 5 (Aplicación de las leyes), 6 (Seguridad en la aviación civil), 7 (Protección de la aviación civil), 8 (Derechos, aranceles y tasas de aduana), 9 (Estadísticas), 10 (Intereses del consumidor), 11 (Disponibilidad de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios), 12 (Tasas de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios),

13 (Marco comercial), 14 (Entorno competitivo), 15 (Gestión del tráfico aéreo), 17 (Comité mixto) y 18 (Medio ambiente) del presente Acuerdo son aplicables también a los vuelos chárter y a otros vuelos no regulares operados por compañías aéreas de una Parte con origen o destino en el territorio de la otra Parte.

17. Cuando se concedan las autorizaciones y licencias solicitadas por una compañía aérea para operar vuelos chárter y otros vuelos no regulares, las Partes actuarán con mínima demora administrativa.

Artículo 14

Entorno competitivo

1. Las Partes reconocen que tienen como objetivo común un entorno equitativo y competitivo para la prestación de los servicios aéreos. Las Partes reconocen que es más probable que las compañías aéreas utilicen prácticas competitivas y justas cuando dichas compañías aéreas funcionan sobre una base totalmente comercial y no se benefician de ayudas estatales. Reconocen que cuestiones como son, entre otras, las condiciones de privatización de las compañías aéreas, la eliminación de subvenciones que falsean la competencia, el acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras y servicios aeroportuarios y a los sistemas informatizados de reservas son fundamentales para crear un entorno equitativo y competitivo.

2. Si una Parte considera que existen condiciones en el territorio de la otra Parte que podrían afectar negativamente a un entorno equitativo y competitivo y a la prestación por parte de sus compañías aéreas de los servicios aéreos contemplados en el presente acuerdo, podrá presentar observaciones a la otra Parte. Además, podrá solicitar una reunión del Comité mixto. Las Partes aceptan que el hecho de que los objetivos del Acuerdo relacionados con el entorno competitivo puedan verse negativamente afectados por una subvención u otra intervención constituye materia legítima de debate en el seno del Comité mixto.

3. En el marco del presente artículo 14 cabe plantear cuestiones relacionadas, entre otras, con aportaciones de capital, subvenciones cruzadas, ayudas, garantías, propiedad, desgravaciones o exenciones fiscales, protección contra la quiebra o seguros, por parte de cualquier poder público. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 14, una Parte puede, tras la notificación de la otra Parte, contactar a las entidades gubernamentales responsables en el territorio de la otra Parte, a nivel nacional, provincial o local, para debatir cuestiones relacionadas con el presente artículo.

4. Las Partes reconocen la cooperación entre sus respectivas autoridades de competencia, tal como se pone de manifiesto en el Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y las Comunidades Europeas relativo a la aplicación de sus normas de competencia, concluido en Bonn el 17 de junio de 1999.

5. Si, tras las consultas en el Comité mixto, una de las Partes considera que las condiciones mencionadas en el apartado 2 del artículo 14 persisten y que es probable que den lugar a desventajas o daños importantes para su compañía o compañías aéreas, dicha Parte podrá adoptar medidas. Las Partes pueden adoptar medidas de conformidad con el presente apartado a partir del establecimiento, en virtud de una decisión del Comité mixto, de procedimientos y criterios por parte del Comité mixto para el ejercicio de dicha actuación, o de un año a partir de la fecha en la que el presente Acuerdo sea aplicado provisionalmente por las Partes o entre en vigor. Cualquier medida adoptada con arreglo al presente apartado deberá ser apropiada, proporcionada y limitada, en su ámbito y duración, a lo estrictamente necesario. Deberá aplicarse exclusivamente a la entidad que se beneficia de las condiciones mencionadas en el apartado 2, sin perjuicio del derecho de cualquiera de las Partes a adoptar medidas conforme al artículo 21 (Solución de controversias).

Artículo 15

Gestión del tráfico aéreo

Las Partes cooperarán para resolver las cuestiones relativas a la supervisión y la política de seguridad ligadas a la gestión del tráfico aéreo, con el fin de optimizar la eficiencia global, reducir los costes y reforzar la seguridad y la capacidad de los sistemas existentes. Las Partes animarán a sus prestadores de servicios de navegación aérea a que continúen colaborando en el ámbito de la interoperabilidad para seguir integrando los sistemas de ambos lados en la medida de lo posible, reducir el impacto ambiental de la aviación y a compartir las informaciones cuando sea necesario.

Artículo 16

Mantenimiento de las designaciones y autorizaciones

1. Las compañías aéreas de Canadá o de un Estado miembro en posesión de una designación válida de su correspondiente gobierno en virtud de un Acuerdo de transporte aéreo con Canadá sustituido por el presente Acuerdo se considerarán compañías aéreas designadas para realizar servicios aéreos.

2. A la espera de la emisión de cualquier licencia o autorización nueva o modificada en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de Canadá o de un Estado miembro poseedoras de una licencia o autorización expedida por las autoridades aeronáuticas de una Parte válida para la prestación de servicios aéreos en la fecha de la entrada en vigor del presente Acuerdo continuarán gozando de todos los derechos concedidos por la citada licencia o autorización y se considerará que gozan del derecho de prestar servicios aéreos conforme a lo dispuesto en el presente Acuerdo.

3. Las disposiciones del presente artículo no impiden la designación ni la concesión de autorizaciones de explotación de servicios aéreos a las compañías aéreas de una Parte no contempladas en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

Artículo 17

Comité mixto

1. Por el presente las partes crean un comité compuesto por representantes de las Partes (en lo sucesivo denominado el «Comité mixto»).

2. El Comité mixto identificará las autoridades aeronáuticas y otras autoridades competentes en lo relativo a los asuntos contemplados en el presente Acuerdo y facilitará los contactos entre ellas.

3. El Comité mixto se reunirá en función de las necesidades y como mínimo una vez al año. Cualquiera de las Partes podrá pedir la convocatoria de una reunión del Comité.

4. También podrá una Parte solicitar una reunión del Comité mixto para efectuar consultas en relación con cuestiones relativas a la interpretación o aplicación del Acuerdo y para tratar de resolver cualquier preocupación planteada por la otra Parte. Estas reuniones se celebrarán a la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que transcurran dos meses de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que las Partes decidan otra cosa.

5. El Comité mixto adoptará las decisiones expresamente previstas en el Acuerdo.

6. El Comité mixto fomentará la cooperación entre las Partes y podrá estudiar cualquier asunto relacionado con la aplicación o ejecución del presente Acuerdo, incluido, entre otras cosas:

- a) la revisión de las condiciones de mercado que afectan a los servicios aéreos contemplados en el presente Acuerdo;
- b) el intercambio de información, incluido asesoramiento en lo que respecta a la modificación de la legislación y de las políticas nacionales que afecten al Acuerdo;
- c) el examen de posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas al Acuerdo;
- d) la presentación de recomendaciones sobre las condiciones, procedimientos y modificaciones necesarios para que los nuevos Estados miembros puedan convertirse en Partes del presente Acuerdo, y
- e) la discusión de cuestiones relacionadas con la inversión, la propiedad y el control y la confirmación de que se cumplen las condiciones para la apertura progresiva de los derechos de tráfico conforme a lo establecido en el anexo 2 del presente Acuerdo.

7. El Comité mixto desarrollará la cooperación y fomentará el intercambio de expertos en relación con las nuevas iniciativas legislativas o reglamentarias.

8. El Comité mixto establecerá su reglamento interno por decisión.

9. Las decisiones del Comité mixto se adoptarán por consenso.

*Artículo 18***Medio ambiente**

1. Las Partes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente en el desarrollo y aplicación de la política de aviación internacional.

2. Sin perjuicio de los derechos y obligaciones que incumben a las Partes en virtud del Derecho internacional y del Convenio, las Partes, en el ámbito de su competencia soberana, pueden adoptar y aplicar las medidas adecuadas para hacer frente a los impactos ambientales del transporte aéreo, siempre que dichas medidas sean aplicadas sin distinción por razones de nacionalidad.

3. Las Partes reconocen que los costes y beneficios de las medidas de protección del medio ambiente deben ponderarse cuidadosamente en el desarrollo de la política de aviación internacional. Cuando una Parte considere la adopción de medidas ambientales propuestas, deberá evaluar los eventuales efectos negativos de estas sobre el ejercicio de los derechos contemplados en el presente Acuerdo y, en caso de tomarlas, deberá adoptar las iniciativas adecuadas para mitigar dichos efectos negativos.

4. Las Partes reconocen la importancia de trabajar juntos y, en el marco de los debates multilaterales, de considerar los impactos de la aviación sobre el medio ambiente y la economía y garantizar que las posibles medidas de reducción del impacto sean totalmente coherentes con los objetivos del presente Acuerdo.

5. Cuando se establezcan medidas ambientales se observarán las normas aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en los anexos al Convenio, excepto si se han notificado diferencias.

6. Las Partes intentarán consultarse entre sí en asuntos relacionados con el medio ambiente, incluidas las medidas previstas que puedan tener efectos significativos en los servicios aéreos internacionales a los que se aplica el presente Acuerdo, con el fin de lograr enfoques compatibles en la medida de lo posible. Las consultas comenzarán en el plazo de 30 días a partir de la fecha de presentación de la solicitud correspondiente o de cualquier otro plazo mutuamente acordado.

*Artículo 19***Cuestiones laborales**

1. Las Partes reconocen la importancia de tener en cuenta los efectos del presente Acuerdo sobre la mano de obra, el empleo y las condiciones laborales.

2. Cada Parte podrá solicitar una reunión del Comité mixto del artículo 17 para debatir las cuestiones laborales contempladas en el apartado 1 del presente artículo.

*Artículo 20***Cooperación internacional**

Las Partes podrán debatir en el seno del Comité mixto creado de conformidad con el artículo 17 las siguientes cuestiones:

- a) transporte aéreo y organizaciones internacionales;
- b) posible evolución de las relaciones entre las Partes y con otros países en materia de transporte aéreo, y
- c) tendencias en los acuerdos bilaterales o multilaterales,

incluidas, en la medida de lo posible, las propuestas destinadas a la elaboración de posiciones coordinadas en estos ámbitos.

*Artículo 21***Solución de controversias**

1. Si surge alguna controversia entre las Partes relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, estas deberán en primer lugar intentar resolverla mediante consultas formales en el seno del Comité mixto. Dichas consultas formales comenzarán cuanto antes y, no obstante lo dispuesto en el artículo 17, apartado 4, en un plazo no superior a 30 días a partir de la fecha de recepción por una de las Partes de la solicitud escrita hecha por la otra Parte, mencionando el presente artículo, salvo si las Partes deciden otra cosa.

2. Si la controversia no se ha solucionado en el plazo de 60 días a partir de la recepción de la solicitud de consultas formales, podrá someterse a la decisión de una tercera persona u organismo mediante acuerdo de las Partes. Si las Partes no llegan a tal acuerdo, la controversia, a petición de una de las Partes, se someterá al arbitraje de un tribunal compuesto por tres árbitros, de conformidad con los procedimientos que se describen a continuación.

3. Cada una de las Partes en litigio designará un árbitro independiente dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de entrega de una solicitud de arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro de un nuevo plazo de 45 días mediante acuerdo entre los dos árbitros designados por las Partes. Si una de las Partes no nombra a un árbitro en el período especificado, o si el tercer árbitro no es nombrado en el período especificado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre a uno o más árbitros, según proceda. Si el presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, la nominación corresponderá al más antiguo de los vicepresidentes que no esté descalificado por ese motivo. En todos los casos, el tercer árbitro debe tener la nacionalidad de un tercer Estado, ejercer las funciones de presidente del tribunal y determinar el lugar en que tendrá lugar el arbitraje.

4. El tribunal establecerá su propio reglamento interno y el calendario para los procedimientos.

5. A petición de una Parte, el tribunal podrá pedir a la otra Parte en litigio que aplique medidas cautelares a la espera de que se dicte la resolución final.

6. El tribunal procurará dictar resolución escrita en el plazo de 180 días a partir de la fecha de entrega de una solicitud de arbitraje. El tribunal resolverá por mayoría.

7. Si el tribunal resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo y la Parte responsable no lo subsana, o no resuelve la controversia con la otra Parte en litigio con una solución mutuamente satisfactoria en los 30 días siguientes a la notificación de la resolución del tribunal, la otra Parte podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del Acuerdo hasta que la controversia sea solucionada.

8. Los gastos del tribunal serán sufragados por las Partes al cincuenta por ciento.

9. A los efectos del presente artículo, la Comunidad Europea y los Estados miembros actuarán conjuntamente.

Artículo 22

Modificación

Las modificaciones al presente Acuerdo podrán ser mutuamente acordadas por las Partes, tras las consultas celebradas de conformidad con el artículo 17 (Comité mixto) del presente Acuerdo. Las modificaciones entrarán en vigor conforme a los términos establecidos en el artículo 23 (Entrada en vigor y aplicación provisional).

Artículo 23

Entrada en vigor y aplicación provisional

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en el plazo de un mes a partir de la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios al efecto. A los fines del canje de notas, la Comunidad Europea y sus Estados miembros designan a la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea. Canadá entregará a la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea la nota o notas diplomáticas a la Comunidad Europea y sus Estados miembros, y la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea entregará a Canadá la nota o notas diplomáticas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros. La nota o notas diplomáticas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros contendrán las comunicaciones de todos los Estados miembros que confirmen la finalización de los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, las Partes acuerdan aplicar provisionalmente el presente Acuerdo, de conformidad con las disposiciones legislativas nacionales de las Partes, a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de la nota más reciente en la que las Partes se hayan notificado mutuamente la conclusión de los procedimientos nacionales pertinentes para aplicar provisionalmente el presente Acuerdo.

Artículo 24

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, utilizando los canales diplomáticos, su decisión de

poner término al presente Acuerdo. La notificación deberá comunicarse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Secretaría de las Naciones Unidas. El presente Acuerdo quedará sin efecto un (1) año después de haberse recibido la notificación de terminación de la otra Parte, salvo que dicha notificación sea retirada de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de un acuse de recibo de la otra Parte, se considerará que la notificación ha sido entregada catorce (14) días después de la recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Secretaría de las Naciones Unidas.

Artículo 25

Registro del Acuerdo

El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional y en la Secretaría de las Naciones Unidas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, a partir de su entrada en vigor. La otra Parte será informada del registro tan pronto como haya sido confirmado por las Secretarías de la Organización de Aviación Civil Internacional y de las Naciones Unidas.

Artículo 26

Relación con otros acuerdos


1. Si las Partes se convierten en Partes en un acuerdo multilateral o bien se adhieren a decisiones aprobadas por la Organización Internacional de Aviación Civil u otra organización intergubernamental internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité mixto para determinar la medida en que el presente Acuerdo se ve afectado por las disposiciones del acuerdo o decisión multilaterales y si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tener en cuenta las nuevas circunstancias.

2. En el período de aplicación provisional previsto en el artículo 23, apartado 2 (Entrada en vigor y aplicación provisional) del presente Acuerdo, quedarán suspendidos los acuerdos bilaterales enumerados en el anexo 3 del presente Acuerdo, excepto en la medida que dispone el anexo 2 del presente Acuerdo. En el momento de su entrada en vigor, de conformidad con su artículo 23, apartado 1, el presente Acuerdo reemplazará a las disposiciones pertinentes de los acuerdos bilaterales enumerados en el anexo 3 del presente Acuerdo, excepto en la medida que dispone el anexo 2 del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados suscriben el presente Acuerdo.

HECHO en doble ejemplar en Bruselas, el diecisiete de diciembre de 2009, en lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca, siendo cada uno de los textos igualmente auténtico.

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



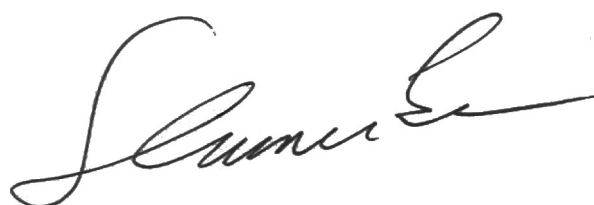
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

За Република България



Za Českou republiku



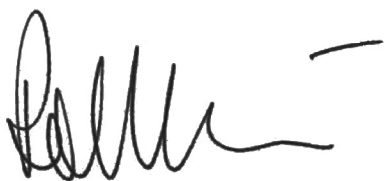
På Kongeriget Danmarks vegne



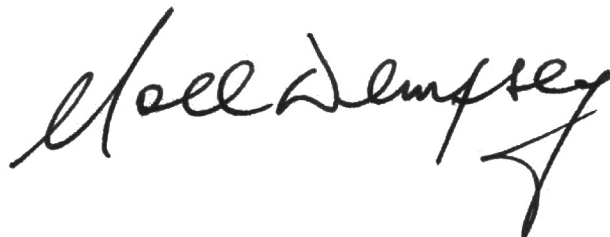
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



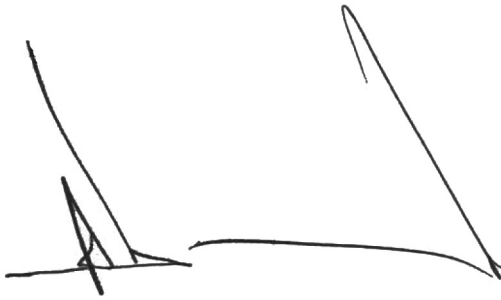
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



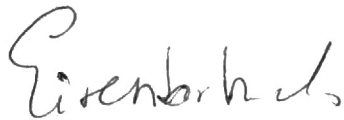
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



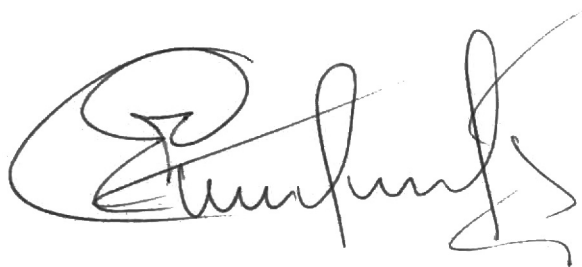
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



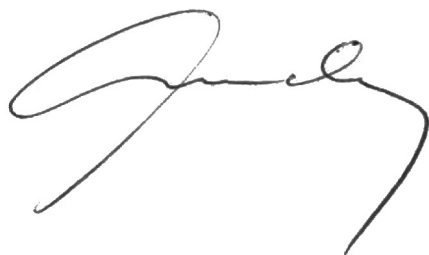
Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly curved strokes that resemble a stylized 'S' or a series of parallel lines.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping curve that starts from the left, goes up, and then curves back down to the right.

Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, with a large, sweeping curve that starts from the left, goes up, and then curves back down to the right.

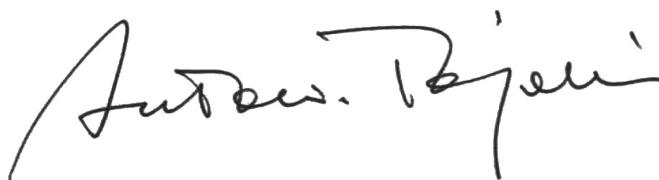
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping curve that starts from the left, goes up, and then curves back down to the right.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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

For Canada
 Pour le Canada



—

ANEXO I

PROGRAMACIÓN DE RUTAS

1. A los efectos del artículo 2, apartado 1, letra c), del presente Acuerdo, cada Parte autorizará a las compañías aéreas de la otra Parte a prestar servicios de transporte en las rutas que a continuación se indican:

a) Por lo que respecta a las compañías aéreas de Canadá:

Puntos anteriores — Puntos en Canadá — Puntos intermedios — Puntos en los Estados miembros — Puntos posteriores

b) Por lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea:

Puntos anteriores — Puntos en los Estados miembros — Puntos intermedios — Puntos en Canadá — Puntos posteriores

2. Las compañías aéreas de una Parte podrán, en todos sus vuelos o cualesquiera de estos, a su discreción:

a) operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;

b) combinar distintos números de vuelo en una operación de una aeronave;

c) prestar servicio a puntos anteriores, intermedios y posteriores, así como a puntos situados en el territorio de cualquiera de las Partes, en cualquier combinación u orden;

d) abstenerse de realizar escalas en cualquier punto o puntos;

e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves sin limitación alguna en cuanto a la modificación del tipo o número de aeronaves utilizadas en cualquier punto;

f) prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto situado en el territorio de esa Parte, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y publicar y anunciar tales servicios como servicios directos;

g) efectuar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;

h) llevar tráfico de tránsito a puntos intermedios y a puntos del territorio de la otra Parte;

i) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico, y

j) prestar servicios mediante el régimen de código compartido, conforme a lo dispuesto en el artículo 13, apartado 3 (Marco comercial), del presente Acuerdo,

sin limitaciones en cuanto a dirección o geografía, y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo.

ANEXO 2

DISPOSICIONES SOBRE DISPONIBILIDAD DE DERECHOS

SECCIÓN 1

Propiedad y control de las compañías aéreas de ambas Partes

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4 (Inversión), las compañías aéreas de una Parte podrán ser propiedad de nacionales de todas las demás Partes, en condiciones de reciprocidad, en la medida en que ello esté permitido por las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de Canadá aplicables a las inversiones extranjeras en compañías aéreas.
2. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, letra c) (Designación, autorización y revocación), y en el artículo 4 (Inversión) del Acuerdo, será aplicable la siguiente disposición en materia de propiedad y control de compañías aéreas en lugar de la prevista en el artículo 3, apartado 2, letra c) (Designación, autorización y revocación), hasta que las disposiciones legales y reglamentarias a que se hace referencia en la sección 2, apartado 2, letras c) y d), del presente anexo establezcan lo contrario:

«en el caso de una compañía aérea de Canadá, la propiedad sustancial y el control efectivo de la compañía aérea recaen en nacionales de Canadá, la compañía aérea dispone de una licencia que la acredita como compañía aérea canadiense, y la compañía aérea tiene su centro de actividad principal en Canadá; en el caso de una compañía aérea de un Estado miembro, la propiedad sustancial y el control efectivo de la compañía aérea recaen en nacionales de los Estados miembros, Islandia, Liechtenstein, Noruega o Suiza, la compañía aérea dispone de una licencia que la acredita como compañía aérea comunitaria, y la compañía aérea tiene su centro de actividad principal en un Estado miembro».

SECCIÓN 2

Disponibilidad progresiva de derechos de tráfico

1. Cuando ejerzan los derechos de tráfico establecidos en el apartado 2 de la presente sección, las compañías aéreas de las Partes disfrutarán de la flexibilidad operativa autorizada en el anexo 1, apartado 2.
2. Sin perjuicio de los derechos de tráfico establecidos en el anexo 1 del presente Acuerdo:
 - a) cuando las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de ambas Partes autoricen a los nacionales de la otra Parte a tener en propiedad y controlar hasta el 25 % de las participaciones con derecho a voto de sus compañías aéreas, serán de aplicación los siguientes derechos:
 - i) en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías y los servicios exclusivamente de carga, en el caso de las compañías aéreas canadienses, el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre cualquier punto de Canadá y cualquier punto de los Estados miembros; en el caso de las compañías aéreas comunitarias, el derecho de prestar servicios de transporte aéreo entre cualquier punto de los Estados miembros y cualquier punto de Canadá; además, en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías y los servicios exclusivamente de carga, en el caso de las compañías aéreas de una Parte, el derecho de prestar servicios de transporte internacional con destino u origen en puntos de terceros países a través de cualquier punto del territorio de esa Parte con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y de publicar y anunciar tales servicios como servicios directos,
 - ii) en relación con los servicios exclusivamente de carga, en el caso de las compañías aéreas de ambas Partes, el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre el territorio de la otra Parte y puntos de terceros países en combinación con servicios entre puntos de su territorio y puntos del territorio de la otra Parte,
 - iii) en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías y los servicios exclusivamente de carga, en el caso de las compañías aéreas de ambas Partes, los derechos de explotación previstos en los acuerdos de transporte aéreo bilaterales entre Canadá y los Estados miembros, enumerados en el anexo 3, sección 1, y los derechos de explotación de los arreglos aplicados entre Canadá y los distintos Estados miembros, recogidos en el anexo 3, sección 2. En lo que se refiere a los derechos que vayan más allá de los derechos de quinta libertad contemplados en el presente inciso, dejarán de aplicarse todas las restricciones que no sean las de orden geográfico, las restricciones referentes al número de puntos y las restricciones relativas a frecuencias determinadas, y
 - iv) para mayor seguridad, los derechos recogidos en los anteriores incisos i) y ii) se podrán ejercer en caso de que en la fecha de la aplicación provisional o de la entrada en vigor del presente Acuerdo no exista acuerdo ni arreglo bilateral alguno, o de que los derechos previstos en un acuerdo que se podían ejercer inmediatamente antes de la aplicación provisional o de la entrada en vigor del presente Acuerdo no sean tan liberales como los recogidos en los anteriores incisos i) y ii);

- b) cuando las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de ambas Partes autoricen a los nacionales de la otra Parte a tener en propiedad y controlar hasta el 49 % de las participaciones con derecho a voto de sus compañías aéreas, serán de aplicación los siguientes derechos, además de los previstos en el apartado 2, letra a):
- i) en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías, en el caso de las compañías aéreas de ambas Partes, se podrán ejercer derechos de quinta libertad en cualquier punto intermedio, y en el caso de las compañías aéreas canadienses, entre cualquier punto de un Estado miembro y cualquier punto de los demás Estados miembros, siempre que, en el caso de las compañías aéreas canadienses, el servicio incluya un punto en Canadá, y en el caso de las compañías aéreas comunitarias, el servicio incluya un punto en cualquier Estado miembro,
 - ii) en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías, en el caso de las compañías aéreas canadienses, se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre cualquier punto de los Estados miembros y puntos de Marruecos, Suiza, el Espacio Económico Europeo y otros miembros del Espacio Aéreo Común Europeo, y
 - iii) en relación con los servicios exclusivamente de carga, en el caso de las compañías aéreas de una Parte, sin obligación de prestar servicio a un punto del territorio de esa Parte, el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre puntos del territorio de la otra Parte y puntos de terceros países;
- c) cuando las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de ambas Partes autoricen a los nacionales de la otra Parte a establecer una compañía aérea en su territorio para prestar servicios aéreos nacionales e internacionales, de conformidad con el artículo 17, apartado 5, apartado 6, letra e), y apartado 9 (Comité mixto), del presente Acuerdo, serán de aplicación los siguientes derechos, además de los previstos en el apartado 2, letras a) y b):
- i) en relación con los servicios mixtos pasajeros-mercancías, en el caso de las compañías aéreas de ambas Partes, se podrán ejercer derechos de quinta libertad a cualquier punto posterior sin restricciones de frecuencia;
- d) cuando las disposiciones legales y reglamentarias nacionales de ambas Partes autoricen a los nacionales de la otra Parte a tener plena propiedad y pleno control de sus compañías aéreas y ambas Partes autoricen la aplicación íntegra del anexo 1, de conformidad con el artículo 17, apartado 5, apartado 6, letra e), y apartado 9 (Comité mixto), del presente Acuerdo, y previa confirmación por las Partes a través de sus respectivos procedimientos, las disposiciones del anexo 2 anteriores dejarán de aplicarse y entrará en vigor el anexo 1.
-

ANEXO 3

ACUERDOS BILATERALES ENTRE CANADÁ Y LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD EUROPEA

SECCIÓN 1

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 del presente Acuerdo, los siguientes acuerdos bilaterales celebrados entre Canadá y los Estados miembros quedan suspendidos o reemplazados por el presente Acuerdo:

- a) República de Austria: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno Federal de Austria, firmado el 22 de junio de 1993;
- b) Reino de Bélgica: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de Bélgica, firmado el 13 de mayo de 1986;
- c) República Checa: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Checa, firmado el 13 de marzo de 1996; Canje de Notas por el que se modifica el Acuerdo, firmado el 28 de abril de 2004 y el 28 de junio de 2004;
- d) Reino de Dinamarca: Acuerdo entre Canadá y Dinamarca relativo a los Servicios Aéreos entre los Dos Países, firmado el 13 de diciembre de 1949. Canje de Notas entre Canadá y Dinamarca sobre el Acuerdo relativo al transporte aéreo firmado entre los dos países en Ottawa, el 13 de diciembre de 1949; Canje de Notas entre Canadá y Dinamarca por el que se modifica el Acuerdo de 1949 relativo a los Servicios Aéreos, firmado el 16 de mayo de 1958;
- e) República de Finlandia: Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de Finlandia relativo al transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos, firmado el 28 de mayo de 1990; Canje de Notas que constituye un Acuerdo por el que se modifica el Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de Finlandia relativo al transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos, concluido en Helsinki el 28 de mayo de 1990, firmado el 1 de septiembre de 1999;
- f) República Francesa: Acuerdo relativo al Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Francesa, firmado el 15 de junio de 1976; Canje de Notas entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Francesa por el que se modifica el Acuerdo relativo al Transporte Aéreo firmado en París el 15 de junio de 1976, firmado el 21 de diciembre de 1982;
- g) República Federal de Alemania: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Federal de Alemania, firmado el 26 de marzo de 1973; Canje de Notas entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Federal de Alemania por el que se modifica el Acuerdo sobre Transporte Aéreo firmado en Ottawa el 26 de marzo de 1973, firmado el 16 de diciembre de 1982 y el 20 de enero de 1983;
- h) República Helénica: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Helénica, firmado el 20 de agosto de 1984; Canje de Notas que constituye un Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Helénica por el que se modifica el Acuerdo sobre Transporte Aéreo concluido en Toronto el 20 de agosto de 1984, firmado el 23 de junio de 1995 y el 19 de julio de 1995;
- i) República de Hungría: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República de Hungría, firmado el 7 de diciembre de 1998;
- j) Irlanda: Acuerdo entre Canadá e Irlanda relativo a Servicios Aéreos entre los Dos Países, firmado el 8 de agosto de 1947; Canje de Notas, de 19 de abril 1948 y de 31 de mayo de 1948, entre Canadá e Irlanda por el que se modifica el Acuerdo relativo a Servicios Aéreos entre los Dos Países, firmado el 31 de mayo de 1948; Canje de Notas entre Canadá e Irlanda que constituye un Acuerdo por el que se modifica el anexo del Acuerdo relativo a los Servicios Aéreos de 8 de agosto de 1947, firmado el 9 de julio de 1951; Canje de Notas entre Canadá e Irlanda por el que se modifica el Acuerdo relativo a Servicios Aéreos entre los Dos Países de 8 de agosto de 1947, firmado el 23 de diciembre de 1957;
- k) República Italiana: Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Canadá e Italia, firmado el 2 de febrero de 1960; Canje de Notas entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Italiana que constituye un Acuerdo por el que se modifica el Acuerdo sobre Servicios Aéreos de conformidad con el Acta Aprobada de 28 de abril de 1972, firmado el 28 de agosto de 1972;

- l) Reino de los Países Bajos: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, firmado el 2 de junio de 1989; Canje de Notas entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno del Reino de los Países Bajos que constituye un Acuerdo relativo a la Operación de los Vuelos No Regulares (chárter), firmado el 2 de junio de 1989;
- m) República de Polonia: Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Popular de Polonia, firmado el 14 de mayo de 1976; Canje de Notas que constituye un acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Popular de Polonia relativo a los artículos IX, XI, XIII y XV del Acuerdo sobre Transporte Aéreo firmado el 14 de mayo de 1976, firmado en la misma fecha;
- n) República Portuguesa: Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de Portugal sobre Servicios Aéreos entre los territorios canadiense y portugués, firmado el 25 de abril de 1947; Canje de Notas entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de Portugal por el que se modifican los apartados 3 y 4 del anexo del Acuerdo relativo a los Servicios Aéreos entre los dos países, firmado en Lisboa el 25 de abril de 1947, firmado el 24 y el 30 de abril de 1957; Canje de Notas entre Canadá y Portugal por el que se modifica el apartado 7 del anexo del Acuerdo sobre los Servicios Aéreos entre los Dos Países, firmado el 5 y el 31 de marzo de 1958;
- o) Rumanía: Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de la República Socialista de Rumanía, firmado el 27 de octubre de 1983;
- p) Reino de España: Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno de España sobre Transporte Aéreo, firmado el 15 de septiembre de 1988;
- q) Reino de Suecia: Acuerdo entre Canadá y Suecia relativo a los servicios aéreos entre sus respectivos territorios, firmado el 27 de junio de 1947; Canje de Notas entre Canadá y Suecia que complementa el Acuerdo relativo a los servicios aéreos entre sus respectivos territorios, firmado el 27 y el 28 de junio de 1947; Canje de Notas entre Canadá y Suecia por el que se modifica el Acuerdo de 1947 relativo a los Servicios Aéreos, firmado el 16 de mayo de 1958, y
- r) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Acuerdo entre el Gobierno de Canadá y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a los Servicios Aéreos, firmado el 22 de junio de 1988.

SECCIÓN 2

A los efectos del anexo 2, sección 2, se podrán ejercer los siguientes derechos, de conformidad con el párrafo 2, letra a), inciso iii):

Parte 1, en el caso de las compañías aéreas de Canadá

En relación con la prestación de los servicios mixtos pasajeros-mercancías entre Canadá y los distintos Estados miembros, y en la prestación de los servicios exclusivamente de carga, las compañías aéreas de Canadá disfrutarán de los siguientes derechos:

Estado miembro	Derechos de tráfico
Bulgaria	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad en dos puntos que serán designados y a los que se puede prestar servicio como puntos intermedios con destino a Sofía o como puntos posteriores a Sofía
República Checa	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad en un máximo de cuatro puntos elegidos por Canadá, puntos intermedios con destino a Praga o posteriores a Praga y un punto adicional en la República Checa.
Dinamarca	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Copenhague y: <ul style="list-style-type: none"> a) Amsterdam y Helsinki, o b) Amsterdam y Moscú. Se podrá prestar servicio a Amsterdam como punto intermedio o punto posterior. Se deberá prestar servicio a Helsinki y Moscú como puntos posteriores.
Alemania	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos intermedios en Europa y puntos en la República Federal de Alemania y entre puntos en la República Federal de Alemania y puntos posteriores.
Grecia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad en puntos intermedios con destino a Atenas o posteriores y en dos puntos más en Grecia, excluyendo puntos en Turquía e Israel. El número total de puntos intermedios y puntos posteriores a los que se podrá prestar servicio en un momento dado con derechos de quinta libertad no será superior a cinco, de los cuales no más de cuatro podrán ser puntos intermedios.
Irlanda	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre puntos en Irlanda y puntos intermedios, y entre puntos en Irlanda y puntos posteriores a Irlanda. Para los servicios exclusivamente de carga, se podrá ejercer el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre puntos en Irlanda y puntos en terceros países sin la exigencia de prestar servicio a un punto en Canadá.

Estado miembro	Derechos de tráfico
Italia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre dos puntos intermedios en Europa y en Roma o Milán. Se podrá prestar servicio también como puntos posteriores a puntos intermedios con derechos de quinta libertad.
Polonia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Varsovia y dos puntos intermedios en Europa que seleccionará Canadá de entre los siguientes: Bruselas, Copenhague, Praga, Shannon, Estocolmo, Viena y Zurich.
Portugal	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos en Portugal y puntos intermedios, y entre puntos en Portugal y posteriores a Portugal.
España	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad como puntos intermedios y posteriores: a) entre Madrid y otros tres puntos en España, y puntos en Europa (excepto Munich, Dinamarca, Suecia, Noruega, Italia y las Repúblicas de la antigua URSS), y b) entre Madrid y otro punto en España y puntos en África y Oriente Medio, de acuerdo a la definición de la OACI en el Documento 9060-AT/723. No podrán ejercerse derechos de quinta libertad en más de cuatro puntos en un momento dado.
Suecia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Estocolmo y: a) Amsterdam y Helsinki, o b) Amsterdam y Moscú. Se podrá prestar servicio a Amsterdam como punto intermedio o como punto posterior. Se deberá prestar servicio a Helsinki y Moscú como puntos posteriores.
Reino Unido	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre puntos en el Reino Unido y puntos intermedios, y entre puntos en el Reino Unido y puntos posteriores. Para los servicios exclusivamente de carga, se podrá ejercer el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre puntos en el Reino Unido y puntos en terceros países sin la obligación de prestar servicio en un punto de Canadá.

Parte 2, por lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea

En relación con la explotación de los servicios mixtos pasajeros-mercancías entre los distintos Estados miembros y Canadá, y en la explotación de los servicios exclusivamente de carga, las compañías aéreas de la Comunidad disfrutarán de los siguientes derechos:

Estado miembro	Derechos de tráfico
Bélgica	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre Montreal y dos puntos posteriores en los Estados Unidos de América, situados al este de Chicago e incluyéndolo y al norte de Washington DC e incluyéndolo.
Bulgaria	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad en un punto posterior en los Estados Unidos de América, al este de Chicago y excluyéndolo y al norte de Washington DC e incluyéndolo. No se podrán ejercer derechos de quinta libertad si Montreal y Ottawa son terminales concomitantes. No podrán ejercerse derechos de quinta libertad en puntos intermedios.
República Checa	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Montreal y dos puntos posteriores en los Estados Unidos de América, al norte de Washington DC e incluyéndolo y al este de Chicago e incluyéndolo.
Dinamarca	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Montreal y Chicago y entre Montreal y Seattle. Se podrá prestar servicio a Chicago como punto intermedio o como punto posterior. Solo se podrá prestar servicio a Seattle como punto posterior.
Alemania	Solo se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre Montreal y un punto posterior en Florida. Alternativamente, se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre Montreal y dos puntos posteriores en el territorio continental de los Estados Unidos de América, excluyendo puntos en los Estados de California, Colorado, Florida, Georgia, Oregón, Texas y Washington.
Grecia	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre Montreal y Boston o entre Montreal y Chicago o desde un punto posterior de Toronto hasta un punto que será designado por la República Helénica en los Estados Unidos de América, con excepción de puntos en los estados de California, Texas y Florida.

Estado miembro	Derechos de tráfico
Irlanda	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre puntos en Canadá y puntos intermedios, y entre puntos en Canadá y puntos posteriores a Canadá. Para los servicios exclusivamente de carga, se podrá ejercer el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre puntos en Canadá y puntos en terceros países sin obligación de prestar servicio a un punto en Irlanda.
Italia	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre dos puntos intermedios en el noreste de los Estados Unidos de América (al norte de Washington e incluyéndolo; al este de Chicago e incluyéndolo) y Montreal o Toronto. También se podrá prestar servicio a los puntos intermedios con derechos de quinta libertad como puntos posteriores.
Polonia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Montreal y Nueva York como punto intermedio o punto posterior.
Portugal	Se podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad entre puntos en Canadá y puntos intermedios, y entre puntos en Canadá y puntos posteriores.
España	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad como puntos intermedios y puntos posteriores: a) entre Montreal y otros tres puntos más en Canadá, y Chicago, Boston, Filadelfia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth y Houston, y b) entre Montreal y la Ciudad de México. No podrán ejercerse derechos de quinta libertad en más de cuatro puntos en un momento dado.
Suecia	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre Montreal y Chicago y entre Montreal y Seattle. Se podrá prestar servicio a Chicago como punto intermedio o como punto posterior. Solo se podrá prestar servicio a Seattle como punto posterior.
Reino Unido	Se podrán ejercer derechos de quinta libertad entre puntos en Canadá y puntos intermedios, y entre puntos en Canadá y puntos posteriores a Canadá. Para los servicios exclusivamente de carga, se podrá ejercer el derecho de prestar servicios de transporte internacional entre puntos en Canadá y puntos en terceros países sin obligación de prestar servicio a un punto en el Reino Unido.

SECCIÓN 3

No obstante lo dispuesto en la sección 1 del presente anexo, en las zonas no comprendidas en la definición de «Territorio» del artículo 1 del presente Acuerdo seguirán aplicándose los acuerdos citados en las letras d) Reino de Dinamarca, f) República Francesa, l) Reino de los Países Bajos y r) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, según las condiciones estipuladas en los mismos.

Declaración de la Comunidad Europea y sus Estados miembros relativa al Acuerdo sobre transporte aéreo UE-Canadá, que se formulará en momento de la firma

«En relación con el artículo 26, apartado 2, la Comunidad Europea y sus Estados miembros confirman que la frase “quedarán suspendidos los acuerdos bilaterales enumerados en el anexo 3 del presente Acuerdo, excepto en la medida que dispone el anexo 2 del presente Acuerdo” tiene el mismo efecto que declarar que las disposiciones pertinentes del Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos bilaterales vigentes enumerados en el anexo 3.»

Declaración de la Comunidad Europea y sus Estados miembros relativa al Acuerdo sobre transporte aéreo UE-Canadá, que se formulará en momento de la firma

«La Comunidad Europea y sus Estados miembros aclaran que el Acuerdo sobre transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Canadá, por la otra, y en particular su artículo 8, no establece la exención del impuesto sobre el valor añadido (IVA), con excepción del impuesto sobre el volumen de negocios de las importaciones, y no excluye que los Estados miembros graven el carburante en los vuelos nacionales e intracomunitarios de conformidad con la Directiva 2003/96/CE del Consejo.»
