

Érkezett: **2010 JAN 26.**

**T/11687. számú**

**törvényjavaslat**

**az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről Kanada közötti  
légi közlekedési megállapodás kihirdetéséről**

**Előadó: Hónig Péter  
közlekedési, hírközlési és  
energiaügyi miniszter**

**Budapest, 2010. január**

## 2010. évi ... törvény

### az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről Kanada közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

#### 1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről Kanada közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

#### 2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

#### 3. §

A Megállapodás magyar nyelvű hiteles szövege a következő:

#### „LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

egyrészről KANADA

és

másrészről

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,  
A BELGA KIRÁLYSÁG,  
A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,  
A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,  
A CSEH KÖZTÁRSASÁG,  
A DÁN KIRÁLYSÁG,  
AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,  
A FINN KÖZTÁRSASÁG,  
A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,  
A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,  
A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,  
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG,  
ÍRORSZÁG,  
AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,  
A LETT KÖZTÁRSASÁG,  
A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,  
A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,  
MÁLTA,  
A HOLLAND KIRÁLYSÁG,  
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,  
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,  
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,  
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,  
A SPANYOL KIRÁLYSÁG,  
A SVÉD KIRÁLYSÁG,  
NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA,

az Európai Közösséget létrehozó szerződés szerződő feleiként és az Európai Unió tagállamaiként (a továbbiakban: a tagállamok),

valamint az EURÓPAI KÖZÖSSÉG között;

Kanada és a tagállamok az 1944. december 7., napján Chicagóban aláírásra megnyitott, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény részes feleiként, az Európai Közösséggel együtt;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák egy, a légitársaságok közötti piaci versenyen, minimális kormányzati beavatkozáson illetve szabályozáson alapuló légiközlekedési rendszer létrehozását;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a légi szállítás tekintetében meglévő érdekeiket;

ELISMERVE a hatékony légi szállításnak a kereskedelem, idegenforgalom és befektetés előmozdításával kapcsolatos jelentőségét;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy javítsák a légi szolgáltatásokat;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy biztosítsák a légi szállításban a biztonság és a védelem legmagasabb fokát;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy kiaknázzák a szabályozási együttműködés és – a gyakorlatban megvalósítható mértékben – a szabályozások és megközelítések összehangolásának lehetséges előnyeit;

ELISMERVE a versenyképes légi szolgáltatásokból és az életképes légi szolgáltatási iparágakból esetlegesen adódó, jelentős lehetséges előnyöket;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a versenyképes légi szolgáltatási környezetet, elismerve, hogy amennyiben nem léteznek egyenlő versenyfeltételek a légitársaságok számára, a lehetséges előnyök nem valósulhatnak meg;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy lehetővé tegyék légitársaságaik számára, hogy e megállapodás alapján tisztességes és egyenlő esélyek mellett nyújtsanak légi szolgáltatásokat;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy maximalizálják az előnyöket az utasok, a fuvaroztatók, a légitársaságok és a repülőterek, valamint munkavállalók és más olyan felek számára, akik ezekből az előnyökből közvetetten részesülnek;

MEGERŐSÍTVE, hogy a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és végrehajtása során a környezetvédelem kérdése jelentős szerepet játszik;

ELISMERVE a fogyasztóvédelemnek, valamint a légi szolgáltatásokkal kapcsolatban megfelelő szintű fogyasztóvédelem ösztönzésének a fontosságát;

ELISMERVE, hogy a tőke a légiközlekedési ágazat számára fontos szerepet játszik a légi szolgáltatások továbbfejlesztésében;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy egy, az említett egyezményt kiegészítő légiközlekedési megállapodást kössenek;

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

## 1. CIKK

### Címek és fogalom-meghatározások

1. Az e megállapodásban alkalmazott címek kizárólag hivatkozási célokat szolgálnak.
2. Ellenkező rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:
  - a) „légügyi hatóságok”: az ebben a megállapodásban meghatározott feladatok elvégzésére a felek által felhatalmazott bármely hatóság vagy személy;
  - b) „légi szolgáltatások”: személyek és áruk – ideértve a postai küldeményeket is – külön-külön vagy együttesen történő szállítására irányuló, menetrend szerinti légi szolgáltatások, az e megállapodásban meghatározott útvonalakon,
  - c) „megállapodás”: e megállapodás, az ahhoz csatolt bármely melléklet, valamint a megállapodás vagy bármely mellékletének módosítása;
  - d) „légitársaság”: az e megállapodás 3. cikkével összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;
  - e) „fél”: Kanada, illetve a tagállamok és az Európai Közösség együttesen vagy külön-külön;
  - f) „egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény, ideértve az egyezmény 90. cikke értelmében elfogadott bármely mellékletet, valamint a mellékleteknek vagy az egyezménynek az egyezmény 90. és 94. cikke szerinti bármely módosítását, amennyiben az említett mellékleteket és módosításokat Kanada és a tagállamok elfogadták; és
  - g) „terület”: Kanada tekintetében a saját nemzeti jogában meghatározottaknak megfelelően az állam (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületei, beltengerei és parti tengerei, ideértve az e területek feletti légteret is; továbbá az Európai Közösség tagállamai tekintetében az Európai Közösséget létrehozó szerződés hatálya alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, beltengerek és parti tengerek, az említett Szerződésben vagy annak helyébe lépő dokumentumban meghatározott feltételek szerint, ideértve az e területek feletti légteret is; e megállapodás Gibraltár

repülőterére történő alkalmazása nem jelenti a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság által, a repülőtér helyül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontok sérelmét, sem Gibraltár repülőterének a 2006 szeptember 18-án, Gibraltár repülőteréről szóló, Córdobában elfogadott miniszteri nyilatkozattal összhangban történő, a tagállamok között 2006. szeptember 18-án fennálló közösségi légiközlekedési intézkedések tekintetében való további felfüggesztésének sérelmét.

## 2. CIKK

### Forgalmi jogok biztosítása

1. Mindegyik fél biztosítja a másik félnek az alábbi jogokat a másik fél légitársaságai által folytatott légi szállítás tekintetében:

- a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
- b) a területén való, forgalmi okoktól eltérő okból végzett megállás joga;
- c) az e megállapodásban megengedett mértékben, az e megállapodásban meghatározott útvonalakon a területén utasok és áru – ideértve a postai küldeményeket is – külön-külön vagy együttesen történő felvétele vagy kirakása céljából való megállás joga; és
- d) a megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

2. Mindegyik fél biztosítja továbbá az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott jogokat a másik fél számára a másik fél azon légitársaságai tekintetében, amelyeket e megállapodás 3. cikke (Kijelölés, engedélyezés és visszavonás) nem említ.

## 3. CIKK

### Kijelölés, engedélyezés és visszavonás

1. A felek az e megállapodás szerinti kijelölésként ismerik el a másik fél által az e megállapodás szerinti légi szolgáltatások folytatása céljából kiállított engedélyeket vagy az engedélyezés más formáit. Valamely fél légügyi hatóságainak megkeresésére a másik fél azon légügyi hatóságai, amelyek az engedélyt vagy az engedélyezés más formáját kiállították, igazolják az ilyen engedélyek vagy engedélyezések státuszát.

2. Az egyik fél kijelölt légitársasága által az előírt formában és módon intézett megkeresés kézhezvételekor a másik fél – jogszabályaival és szabályzataival összhangban – a lehető legrövidebb eljárási időn belül biztosítja a légitársaság számára kért engedélyeket vagy jóváhagyásokat a légi szolgáltatások működtetéséhez, amennyiben:

- a) a légitársaság az engedélyeket és a jóváhagyásokat megadó fél légügyi hatóságai által rendes esetben alkalmazott jogszabályok és szabályzatok értelmében megfelel a feltételeknek;

b) a légitársaság megfelel az engedélyeket és a jóváhagyásokat megadó fél jogszabályainak és szabályzatainak;

c) a 2. mellékletre figyelemmel, kanadai légitársaság esetében a légitársaság tényleges ellenőrzését bármelyik fél területén illetőséggel rendelkező személyek végzik, a légitársaságot kanadai légitársaságként engedélyezték, és a légitársaság gazdasági tevékenységének fő helye Kanadában található; valamely tagállam légitársasága esetében a légitársaság tényleges ellenőrzését bármelyik fél, Izland, Liechtenstein, Norvégia vagy Svájc területén illetőséggel rendelkező személyek végzik, a légitársaságot közösségi légitársaságként engedélyezték, és gazdasági tevékenységének fő helye valamely tagállam területén található; és

d) a légitársaság egyebekben az e megállapodásban meghatározott feltételeknek megfelelően működik.

3. Bármely fél visszatarthatja az e cikk (2) bekezdésében említett engedélyeket vagy jóváhagyásokat, valamint visszavonhatja, felfüggesztheti, feltételekhez kötheti vagy korlátozhatja a működési engedélyeket vagy jóváhagyásokat, vagy egyéb módon felfüggesztheti vagy korlátozhatja a másik fél valamely légitársaságának vagy légitársaságainak működését abban az esetben, ha az adott légitársaság nem tartja be a (2) bekezdés rendelkezéseit, vagy amennyiben valamely fél azt állapítja meg, hogy a másik fél területén alkalmazandó feltételek nem összeegyeztethetőek a méltányos és versenyképes környezettel, és azok a 14. cikk (Versenykörnyezet) (5) bekezdése alapján légitársaságának vagy légitársaságainak jelentős hátrányt vagy kárt okoznak.

4. Az e cikk (3) bekezdésében felsorolt jogok csak a vegyes bizottság keretében folytatott konzultációkat követően gyakorolhatók, kivéve, ha a (2) bekezdésben említett jogszabályok és szabályzatok megsértésének megelőzése érdekében elengedhetetlen az azonnali intézkedés, illetve ha a biztonság vagy védelem érdekében a 6. cikk (A polgári légi közlekedés biztonsága) és a 7. cikk (A polgári légi közlekedés védelme) rendelkezéseinek megfelelő intézkedés válik szükségessé.

#### 4. CIKK

##### Befektetés

Mindegyik fél lehetővé teszi, hogy légitársaságaik teljes mértékben Kanada vagy egy tagállam vagy tagállamok területén illetőséggel rendelkező személyek tulajdonában legyenek, az e megállapodás 2. mellékletben foglalt feltételek szerint.

## 5. CIKK

### Jogsabályok alkalmazása

Mindegyik fél megköveteli az alábbiakat:

- a) a nemzetközi légi navigációban részt vevő légi járműveknek a területére történő belépésével, az ott-tartózkodásával, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légi járművek üzemben tartására és légi navigációban való részvételére vonatkozó jogszabályainak, szabályzatainak és eljárásainak a légitársaságok általi betartása az említett területre történő belépés, az ott-tartózkodás, valamint az onnan történő kilépés során; és
- b) az utasoknak, a személyzetnek és áruknak – ideértve a postai küldeményeket is – a területére való belépésére, ott-tartózkodására, valamint az onnan történő kilépésére vonatkozó jogszabályainak és szabályzatainak (mint például a belépéssel, vámkezeléssel, tranzittal, a polgári légi közlekedés védelmével, bevándorlással, útlevelekkel, vámeljárásokkal és karanténnal kapcsolatos szabályoknak) a légitársaságok általi betartása, valamint az utasok, a személyzet és áru – ideértve a postai küldeményeket is – e jogszabályoknak és szabályzatoknak való megfelelése, valamint a nevükben történő megfelelés az említett területen történő átutazás, a területre történő belépés, az ott-tartózkodás, valamint az onnan történő kilépés során. E jogszabályok és szabályzatok alkalmazásakor – hasonló körülmények fennállása esetén – egyik fél sem biztosíthat a légitársaságoknak kedvezőtlenebb elbánást, mint saját vagy bármely más, hasonló nemzetközi légi szolgáltatásokat nyújtó légitársaságnak.

## 6. CIKK

### A polgári légi közlekedés biztonsága

1. A felek újra megerősítik a polgári légi közlekedés biztonsága terén folytatott szoros együttműködés fontosságát. Ezzel összefüggésben a felek további együttműködést folytatnak, ideértve a légiközlekedési műveletekkel kapcsolatos együttműködést is, különösen a nemzetközi légi navigáció biztonságára esetlegesen hatással járó információk megosztásának lehetővé tétele, az egymás polgári légi közlekedés biztonságával kapcsolatos felügyeleti tevékenységeiben való részvétel vagy közös polgári légi közlekedés biztonságával kapcsolatos felügyeleti tevékenységek lefolytatása, valamint – többek között harmadik országokkal – közös projektek és kezdeményezések kidolgozása érdekében. Ezt az együttműködést a Prágában 2009. május 6-án kelt, Kanada és az Európai Közösség közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodás keretében dolgozzák ki az említett megállapodás hatálya alá tartozó kérdések tekintetében.

2. Az egyik fél által a légügyi hatóságai révén Kanada és az Európai Közösség közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodás vonatkozó rendelkezéseivel összhangban kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket a másik fél és légügyi hatóságai a légi szolgáltatások működtetése céljából érvényesnek ismerik el, feltéve, hogy e bizonyítványokat

vagy engedélyeket legalább az egyezmény értelmében meghatározott előírásoknak megfelelően és azokkal összhangban adták ki vagy érvényesítették.

3. Ha a fenti (2) bekezdésben említett, az egyik fél légügyi hatóságai által bármely személy vagy légitársaság részére, illetve légi járatok üzemeltetése során alkalmazott légi jármű tekintetében kiadott engedélyekkel vagy bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek az egyezményben megállapított minimumszabályoknál kevésbé szigorú előírás alkalmazását teszik lehetővé, és ezt az eltérést bejelentették a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek, illetve amennyiben az említett hatóságok az egyezményben megállapítottaknál szigorúbb vagy azoktól eltérő előírást vagy előírásokat alkalmaznak, a másik fél kérheti, hogy a felek között a kérdéses gyakorlat tisztázása céljából konzultációkra kerüljön sor a vegyes bizottság keretében. Mindaddig, amíg az említett konzultációk megegyezéshez nem vezetnek, továbbá egymás bizonyítványai és engedélyei kölcsönös elismerése rendszerének szellemében a felek továbbra is elismerik a másik fél légügyi hatóságai által vagy érvényesített bizonyítványokat és engedélyeket. Amennyiben a Prágában, 2009. május 6-án kelt, Kanada és az Európai Közösség közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodás rendelkezik a bizonyítványok és engedélyek kölcsönös elfogadásáról, a felek e rendelkezéseket alkalmazzák.

4. Az alkalmazandó jogszabályokkal összhangban, valamint a Prágában, 2009. május 6-án kelt, Kanada és az Európai Közösség közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodás keretében a felek a megállapodás hatálya alá tartozó kérdések tekintetében vállalják a bizonyítványok és engedélyek kölcsönös elismerésének megvalósítását.

5. Valamely fél vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai bármikor kérhetik konzultációk lefolytatását a másik féllel vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságaival az e légügyi hatóságok által fenntartott vagy alkalmazott biztonsági előírásokra és követelményekre vonatkozóan. Ha az említett konzultációk lefolytatását követően a konzultációkat kérő fél, illetve hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai megállapítják, hogy a másik fél vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket ezeken a területeken, amelyek – ellenkező döntés hiányában – az egyezmény alapján megállapított minimumszabályokkal legalább azonosak, úgy e felet vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságait értesítik ezekről a megállapításaikról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek vélt lépésekről. Ha a másik fél vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai nem tesznek megfelelő korrekciós intézkedést tizenöt (15) napon vagy egy esetlegesen meghatározott más határidőn belül, a konzultációkat kérő fél, illetve hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai visszavonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a működési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, vagy egyéb módon felfüggeszthetik vagy korlátozhatják azon légitársaságok működését, amelyek biztonsági felügyelete a másik félnek vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságainak a feladata.

6. Mindegyik fél elfogadja, hogy a valamely fél légitársasága által vagy nevében üzemben tartott bármely légi járművet a másik fél területén való tartózkodás közben földi ellenőrzésnek vethetik alá a másik fél légügyi hatóságai a légi jármű és a személyzet vonatkozó okmányai érvényességének, valamint a légi jármű és felszerelése látható állapotának ellenőrzése céljából, feltéve, hogy az ellenőrzés nem okoz indokolatlan késedelmet a légi jármű üzemeltetésében.



7. Ha valamely fél légügyi hatóságai a földi ellenőrzés elvégzését követően megállapítják, hogy egy légi jármű vagy a légi jármű üzemben tartása nem felel meg az adott időpontban az egyezmény értelmében alkalmazandó minimumszabályoknak, illetve ha megállapítják az adott időpontban az egyezmény által megállapított biztonsági előírások tényleges fenntartásának és alkalmazásának hiányát, az említett fél légügyi hatóságai értesítik e megállapításokról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek tartott lépésekről a másik fél azon légügyi hatóságait, amelyek a légi járművet üzemben tartó légitársaság biztonsági felügyeletéért felelősek. Ha (15) napon belül nem kerül sor megfelelő korrekciós intézkedés megtételére, a megkereső légügyi hatóságok visszavonhatják, felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a működési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, vagy egyéb módon felfüggeszthetik vagy korlátozhatják a légi járművet üzemben tartó légitársaság működését. Ugyanez a döntés hozható a földi ellenőrzés céljából történő hozzáférés megtagadása esetén.

8. Mindegyik fél jogosult hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai révén azonnali intézkedést tenni – ideértve a működési engedélyek és műszaki jóváhagyások visszavonását, felfüggesztését vagy korlátozását, illetve a másik fél légitársasága működésének egyéb módon történő felfüggesztését vagy korlátozását is –, ha azt a következtetést vonják le, hogy ez a polgári légi közlekedés biztonsága közvetlen fenyegetettség miatt szükséges. Amennyiben ez a gyakorlatban megvalósítható, az ilyen intézkedéseket megtevő fél törekszik arra, hogy a másik féllel előzetesen konzultáljon.

9. A valamely fél vagy hatáskörrel rendelkező légügyi hatóságai által az e cikk (5), (7) vagy (8) bekezdésével összhangban megtett bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint az említett intézkedés alapjául szolgáló ok megszűnt.

## 7. CIKK

### A polgári légi közlekedés védelme

1. A felek a nemzetközi jogból eredő jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári repülés védelmének jogellenes beavatkozásokkal szembeni biztosítására irányuló kölcsönös kötelezettségük e megállapodás szerves részét képezi.

2. A felek – a nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános érvényének korlátozása nélkül – különösen az alábbi megállapodásokkal járnak el összhangban: a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban kelt egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-én Hágában kelt egyezmény, a polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban kelt egyezmény, a nemzetközi polgári légi közlekedést szolgáló repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montrealban kelt jegyzőkönyv, valamint a plasztikus robbanóanyagoknak, azok felderítése céljából történő megjelöléséről szóló, 1991. március 1-jén Montrealban kelt egyezmény, továbbá a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó, a felekre kötelező bármely más többoldalú megállapodás.

3. A felek kérésre minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, valamint az ilyen légi jármű, utasai és

személyzete, a repülőterek és a légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, valamint a polgári légi közlekedés védelme elleni bármely fenyegetés megakadályozása érdekében.

4. A felek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény mellékleteit képező, a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járnak el, amennyiben az ilyen védelmi rendelkezések alkalmazandók a felekre. A felek előírják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemben tartói, azok az üzemben tartók, akiknek a gazdasági tevékenységének fő helye vagy állandó lakóhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemben tartói e polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járjanak el. Ennek megfelelően – kérésre – a felek értesítik a másik felet a szabályaik és gyakorlataik, valamint az e bekezdésben említett mellékletek polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó előírásai közötti eltérésekről, amennyiben ezek az eltérések túllépik vagy kiegészítik az ilyen előírásokat, és lényegesek a másik fél üzemben tartói számára. Bármely fél bármikor kérheti, hogy indokolatlan késedelem nélkül kerüljön sor konzultációkra a másik féllel az ilyen eltérések megvitatása céljából.

5. Az államok szuverenitását teljes mértékben figyelembe véve és kölcsönösen tiszteletben tartva a felek megállapodnak, hogy a légi járműveknek az e cikk 4. bekezdésében említett üzemben tartói kötelezhetők az abban a bekezdésében említett olyan polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezések betartására, amelyeket a másik fél a saját területére való belépés, az onnan való kilépés és az ott-tartózkodás tekintetében megkövetel. Mindegyik fél biztosítja, hogy a saját területén ténylegesen megfelelő intézkedéseket alkalmazzanak a légi jármű védelme, valamint az utasok, a személyzet, csomagjaik és kézipoggyászaik, az áruk, a postai küldemények és a légi jármű fedélzetén lévő készletek a beszállás vagy berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében.

6. A felek megállapodnak, hogy együttműködnek egymás védelmi előírásai kölcsönös elismerésének elérése érdekében, valamint hogy viszonyossági alapon szoros együttműködést folytatnak a minőség-ellenőrzési intézkedésekkel kapcsolatban. A felek megállapodnak továbbá, hogy adott esetben és a felek által külön-külön meghozott döntések alapján a felek területei közötti járatok tekintetében megteremtik az egyszerű védelmi ellenőrzés végrehajtásával kapcsolatos előfeltételeket, ami az átszálló utasok, az átrakandó poggyász és/vagy áru újbóli vizsgálata alóli mentesítést jelenti. E célból a meglévő vagy tervezett polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatban folytatott konzultációkat, valamint a felek által végrehajtott minőség-ellenőrzési intézkedésekre vonatkozó információk megosztását lehetővé tevő igazgatási rendelkezéseket állapítanak meg. A felek konzultálnak egymással az ilyen igazgatási rendelkezések hatálya alá tartozó másik fél területén lévő üzemben tartók tekintetében lényeges, tervezett védelmi intézkedésekről.

7. Mindegyik fél – amennyiben az a gyakorlatban megvalósítható – teljesíti a másik féltől az ésszerű, különleges védelmi intézkedésekre vonatkozóan érkező kéréseket egy adott járatra vagy járatok adott csoportjára irányuló, meghatározott fenyegetés kezelése érdekében.

8. A felek megállapodnak, hogy együttműködnek az általuk bármelyik területen végzett védelmi ellenőrzésekkel kapcsolatban annak révén, hogy mechanizmusokat – többek között igazgatási rendelkezéseket – hoznak létre az ilyen védelmi ellenőrzések eredményeivel kapcsolatos információk kölcsönös cseréjéhez. A felek megállapodnak, hogy pozitívan

mérlegelik a másik fél által végzett védelmi ellenőrzésekben megfigyelőként való részvételre irányuló kéréseket.

9. Légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légi járművek, az utasok, a személyzet, a repülőterek vagy a légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az ilyen cselekmény vagy veszély gyors és biztonságos megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén.

10. Amennyiben valamelyik fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik fél nem e cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, akkor ez a fél – a hatáskörrel rendelkező hatóságai révén – konzultációt kérhet. A konzultációknak a kérelem kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül kell megkezdődniük. Amennyiben a konzultációk megkezdésétől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, a konzultációkat kérő fél a másik fél légitársasága vagy légitársaságai engedélyeit visszatarthatja, visszavonhatja, felfüggesztheti vagy megfelelő feltételekhez kötheti. Szükséghelyzetben vagy az e cikk rendelkezései betartása további elmulasztásának megakadályozása érdekében az a fél, amelyik úgy véli, hogy a másik fél eltért e cikk rendelkezéseitől, bármikor megfelelő ideiglenes intézkedést tehet.

11. A légi szállítás védelmének biztosítására tett azonnali intézkedések szükségességének sérelme nélkül a felek megerősítik, hogy a védelmi intézkedések mérlegelésekor értékelik a légi szolgáltatások e megállapodás szerinti üzemeltetésére gyakorolt lehetséges kedvezőtlen gazdasági és működési hatásokat és – a jogszabályokban megengedett mértékben – e tényezőket figyelembe veszik a védelmi kérdések megoldásához szükséges és megfelelő intézkedések meghatározásakor.

## 8. CIKK

### Vámok, adók és egyéb terhek

1. Mindegyik fél – a nemzeti jogszabályaik és szabályzataik által lehetővé tett legteljesebb mértékben, valamint a viszonyosság alapján – mentesíti a másik fél légitársaságait a nemzetközi légi közlekedésben üzemben tartott légi járművei, szokásos berendezései, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, földi berendezései, a tartalék alkatrészek (a hajtóműveket is ideértve), a légi jármű fedélzetén lévő készletek (többek között ideértve az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszereket, italokat és égetett szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket), valamint egyéb, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemben tartására és kiszolgálására szolgáló vagy azzal kapcsolatban használt cikkek tekintetében valamennyi importkorlátozás, a felek által kivetett és nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint a hasonló díjak és egyéb terhek alól.

2. Mindegyik fél továbbá – a nemzeti jogszabályaik és szabályzataik által lehetővé tett legteljesebb mértékben, valamint a viszonyosság alapján – mentesíti az alábbiakat az e cikk 1 bekezdésében említett adók, vámok, díjak és egyéb terhek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével

- a) a valamely fél területére – ésszerű határokon belül – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területéről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- b) az egyik fél területére a másik fél légitársasága által a nemzetközi légi közlekedésben használt légi jármű műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és tartalék alkatrészek (ideértve a hajtóműveket is), valamint az utasok vagy áruk kezelésére, illetve a védelmi ellenőrzésekre szolgáló számítógépes berendezések és rendszerelemek;
- c) a valamely fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték; és
- d) nyomtatott kiadványok, ideértve a légitársaság jegyeit, a jegyborítékokat, a légitársaságok számláit és a légitársaság által ingyenesen szétosztott, más kapcsolódó reklámanyagokat.

3. A légi járaton használt szokásos felszerelések, valamint az egyik fél légitársasága által használt légi jármű fedélzetén szokásosan tárolt anyagok és készletek a másik fél területén csak az adott területen működő vámhatóságok jóváhagyásával rakodhatók ki. Ebben az esetben megkövetelhető, hogy azokat az újraexportálás vagy a vámszabályoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete alá helyezték.

4. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik fél légitársaságai az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott árucikkek másik fél területén történő kölcsönbeadása vagy a átadása érdekében olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amelynek részére a másik fél hasonló mentességeket biztosít.

5. Az egyes tagállamok és Kanada között a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülésére vonatkozó, hatályban lévő egyezmények rendelkezéseit ez a megállapodás nem módosítja.

## 9. CIKK

### Statisztikák

1. Mindegyik fél biztosítja a másik fél részére a nemzeti jogszabályokban és szabályzatokban előírt statisztikákat, valamint – kérésre – a légi szolgáltatások üzemeltetésének felülvizsgálata céljából esetlegesen ésszerűen szükséges, rendelkezésre álló statisztikai információkat.

2. A felek a vegyes bizottság keretében együttműködnek a légi szolgáltatások alakulásának nyomon követése céljából közöttük zajló statisztikai információcsere megkönnyítése érdekében.

## 10. CIKK

### A fogyasztók érdekei

1. Mindegyik fél elismeri a fogyasztók érdekei védelmének fontosságát és – megkülönböztetéstől mentes alapon – ésszerű és arányos intézkedéseket tehet, vagy megkövetelheti a légitársaságoktól, hogy ilyen intézkedéseket tegyenek az alábbi kérdések ügyében, többek között ideértve a következőket:

- a) a légitársaságok részére előlegként kifizetett pénzeszközök védelmére irányuló követelmények;
- b) a visszautasított beszállás esetén nyújtandó kártalanítással kapcsolatos kezdeményezések;
- c) visszatérítés az utasok felé;
- d) a légi járművet ténylegesen üzemben tartó légi fuvarozó kilétének nyilvánosságra hozatala;
- e) saját légitársaságainak megfelelő pénzügyi helyzete;
- f) az utasok baleseti felelősségbiztosítása; és
- g) a hozzáféréssel kapcsolatos intézkedések meghatározása.

2. A felek arra törekszenek, hogy – annak érdekében, hogy lehetőség szerint összeegyeztethető megközelítéseket érjenek el – a vegyes bizottság keretében konzultáljanak egymással a fogyasztók érdekeit érintő kérdésekről, ideértve a tervezett intézkedéseiket is.

## 11. CIKK

### Repülőterek, valamint a légiközlekedési berendezések és szolgáltatások rendelkezésre állása

1. Mindegyik fél biztosítja, hogy a repülőterek, légi útvonalak, légiforgalmi irányítói szolgáltatások és légi navigációs szolgálatok, a polgári légi közlekedés védelme, a földi kiszolgálás és a területén biztosított egyéb kapcsolódó berendezések és szolgáltatások megkülönböztetéstől mentes alapon, a felhasználással kapcsolatos rendelkezések meghozatalának időpontjától rendelkezésre álljanak a másik fél légitársaságai általi felhasználásra.

2. A felek a lehető legteljesebb mértékig megtesznek minden ésszerű intézkedést a berendezésekhez és szolgáltatásokhoz való tényleges hozzáférés biztosítására, a jogi, működési és fizikai korlátozásokra is figyelemmel, valamint a hozzáférés biztosítására irányuló eljárások tekintetében a tisztességes és egyenlő esélyek és az átláthatóság alapján.

3. Mindegyik fél biztosítja, hogy a területén lévő repülőterekre alkalmazandó résidők kezelésére irányuló eljárásait, iránymutatásait és szabályzatait átlátható, hatékony és megkülönböztetéstől mentes módon alkalmazzák.

4. Ha az egyik fél úgy véli, hogy a másik fél megsérti ezt a cikket, értesítheti a másik felet megállapításairól, és konzultációkat kérhet a 17. cikk (Vegyes bizottság) (4) bekezdése alapján.

## 12. CIKK

### A repülőterekkel, valamint a légiközlekedési berendezésekkel és szolgáltatásokkal kapcsolatos egyéb terhek

1. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős hatóságai vagy szerveik által a másik fél légitársaságaira a légi navigációs és a légiforgalmi irányítási szolgáltatások használatáért kivethető díjak igazságosak, ésszerűek, költségekhez köthetők és indokolatlan hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A másik fél légitársaságaira kiszabott ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a bármely más légitársaság rendelkezésére álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételek alapján kiszabni.

2. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős hatóságai vagy szerveik által a másik fél légitársaságaira a repülőtér használatáért, a polgári légi közlekedés védelméért és a kapcsolódó berendezésekért és szolgáltatásokért kivethető díjak igazságosak, ésszerűek, indokolatlan hátrányos megkülönböztetéstől mentesek és a felhasználók csoportjai között méltányosan megosztottak legyenek. A másik fél légitársaságaira kiszabott használati díjak tükrözhetik – de nem haladhatják meg – a repülőtéren vagy a repülőtérrendszeren belül található megfelelő repülőtéri és polgári légi közlekedés védelmével kapcsolatos berendezések és szolgáltatások biztosításának a díjszabásért felelős hatóságok vagy szervek számára felmerülő teljes költségét. Az ilyen díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni ésszerű megtérülését. A díjszabás alá tartozó berendezéseket és szolgáltatásokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik fél légitársaságaira kiszabott ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a bármely más légitársaság számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételek alapján kiszabni.

3. Mindegyik fél ösztönzi a területükön a díjszabásért felelős hatóságok vagy szervek és a szolgáltatásokat és a berendezéseket igénybe vevő légitársaságok közötti konzultációt, valamint a díjszabásért felelős hatóságok vagy szervek és a légitársaságok közötti azon információk cseréjét, amelyek szükségesek lehetnek – e cikk (1) és (2) bekezdésének elveivel összhangban – a díjak ésszerűségének megfelelő felülvizsgálatához. Mindegyik fél ösztönzi a díjszabásért felelős hatóságokat arra, hogy a felhasználókat a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében ésszerű időn belül értesítsék annak érdekében, hogy ismertethessék álláspontjaikat a módosítások végrehajtása előtt.

4. A 21. cikk (Vitarendezés) szerinti vitarendezési eljárások során csak akkor tekinthető úgy, hogy valamely fél megsértette e cikk rendelkezéseit, ha:

- a) elmulasztja a másik fél által kifogásolt díjak vagy gyakorlat ésszerű határidőn belüli felülvizsgálatát; vagy

- b) az ilyen felülvizsgálatot követően elmulasztja a hatáskörébe tartozó valamennyi, az e cikkel összeegyeztethetetlen díjak vagy gyakorlat orvoslását szolgáló intézkedést megtenni.

## 13. CIKK

### Kereskedelmi keretek

1. Mindegyik fél tisztességes és egyenlő versenylehetőséget biztosít a másik fél légitársaságai számára az e megállapodás szerinti légi szolgáltatások nyújtására.

#### Kapacitás

2. Mindegyik fél lehetővé teszi a másik fél bármely légitársasága számára, hogy az általa kínált, az e megállapodás szerinti légi szolgáltatások sűrűségét és kapacitását a légitársaság piacra vonatkozó kereskedelmi megfontolásai alapján állapítsa meg. Egyik fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a szolgáltatások sűrűségét és rendszerességét, a másik fél légitársaságai által üzemben tartott légi járművek típusát vagy típusait, és nem írhatja elő a másik fél légitársaságai számára, hogy azok a menetrendet, a charterjáratok programját és az üzemeltetési tervet benyújtsák, kivéve ha ez műszaki, üzemeltetési vagy környezetvédelmi (helyi levegőminőség vagy zaj) okokból, az egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.

#### Code-share üzemelés

3. a) Az egyes felek által az ilyen műveletekre rendszeren alkalmazott szabályozási követelményekre is figyelemmel, a másik fél bármely légitársasága együttműködési megállapodást köthet az alábbiak céljából:

- i. meghatározott útvonalakon légi szolgáltatás biztosítása azáltal, hogy Kanada vagy a tagállamok és/vagy bármely harmadik ország légitársaságai és/vagy bármely ország felszíni (szárazföldi vagy tengeri) közlekedési szolgáltatója által üzemeltetett járatokra saját kód alatt értékesít szállítást,
- ii. járatok üzemeltetése olyan más légitársaság kódja alatt, amely számára valamelyik fél légügyi hatósága engedélyezte, hogy valamelyik fél bármely légitársasága által üzemeltetett járatokra saját kód alatti szállítást értékesítsen.

- b) Bármely fél megkövetelheti a code-share megállapodásokban érintett valamennyi légitársaságtól, hogy rendelkezzen a megfelelő útvonalengedéllyel.
- c) Egyik fél sem tarthatja vissza az e cikk (3) bekezdése a) pontjának i. alpontjában meghatározott code-share szolgáltatásokra vonatkozó engedélyt azon az alapon, hogy a légi járművet üzemben tartó légitársaság nem jogosult más légitársaság kódja alatt forgalmat bonyolítani.

- d) A felek megkövetelik a code-share megállapodásokban érintett valamennyi légitársaságtól annak biztosítását, hogy az utasokat teljes mértékben tájékoztatják az üzemen tartó kilétéről, valamint az utazás egyes szakaszaival kapcsolatban a közlekedési eszközről.

#### Földi kiszolgálás

4. Mindegyik fél lehetővé teszi a másik fél légitársaságai számára, hogy a területén folytatott működés közben:

- a) a viszonyosság alapján területén saját földi kiszolgálását végezze, és belátása szerint a földi kiszolgáláshoz kapcsolódó szolgáltatásokat egészben vagy részben hatáskörrel rendelkező hatóságai által az ilyen szolgáltatások nyújtására engedélyezett megbízottal végeztessen; és
- b) földi kiszolgáláshoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtson az ugyanazon repülőtéren működő más légitársaságok számára, amennyiben azt engedélyezték és összeegyeztethető az alkalmazandó jogszabályokkal és szabályzatokkal.

5. Az e cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában előírt jogok gyakorlására kizárólag olyan fizikai vagy működési korlátozások vonatkozhatnak, amelyek elsősorban a repülőtér biztonságával vagy védelmével kapcsolatos megfontolásokból erednek. Valamennyi korlátozást egységesen kell alkalmazni, és azok feltételei nem lehetnek kedvezőtlenebbek a bármely más országnak a korlátozások megállapításakor hasonló nemzetközi légi szolgáltatásokat végző légitársasága számára rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél.

#### A légitársaságok képviselői

6. A felek lehetővé teszik, hogy:

- a) a másik fél légitársaságai a viszonyosság alapján területükre képviselőket, kereskedelmi vezetőket, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és más szakembereket küldjenek, és ott tartsanak, amennyiben ez szolgáltatásaikkal kapcsolatban szükséges;
- b) ezek a személyzettel kapcsolatos követelmények a másik fél légitársaságainak döntése szerint saját személyzettel vagy a területén működő és más légitársaságok részére ilyen szolgáltatás nyújtására jogosult bármely más szervezet, társaság vagy légitársaság szolgáltatásainak igénybevételével is biztosíthatók legyenek; és
- c) a területén a másik fél légitársaságai irodákat hozzanak létre a légiszállítási és az ahhoz kapcsolódó más tevékenységek promóciója és értékesítése céljából.

7. A felek megkövetelik a másik fél légitársaságainak képviselőitől és személyzetétől, hogy jogszabályaiknak és szabályzataiknak alávegyék magukat. Az ilyen jogszabályokkal és szabályzatokkal összhangban:

- a) mindegyik fél a lehető legrövidebb időn belül biztosítja a szükséges munkavállalási engedélyeket, látogatói vízumokat és más hasonló dokumentumokat az e cikk 6 bekezdésében említett képviselők és személyzet részére; és



- b) mindegyik fél megkönnyíti és felgyorsítja a kilencven (90) napot meg nem haladó, ideiglenes feladatokat végző személyzet tekintetében a munkavállalási engedélyekkel kapcsolatos bármely követelmény jóváhagyását.

Értékesítés, helyi kiadások és a pénzeszközök átutalása

8. Mindegyik fél lehetővé teszi a másik fél légitársaságai számára a következőket:

- a) légi szállítás értékesítése a területén közvetlenül vagy – a légitársaságok döntése szerint – ügynökeiken keresztül, valamint légi szállítás értékesítése a területén használt pénznemben vagy – a légitársaságok döntése szerint – más országok szabadon átváltható pénznemében, továbbá bármely személy szabadon vásárolhat ilyen szállítás az említett légitársaságok által elfogadott pénznemben;
- b) a helyi kiadások – ideértve az üzemanyag-vásárlást is – kifizetése a területén a helyi pénznemben vagy – a légitársaságok döntése szerint – szabadon átváltható pénznemben; és
- c) kérésre a tevékenysége rendes körében megszerzett pénzeszközök átváltása és külföldre való átutalása. Az ilyen átváltást és átutalást korlátozások nélkül, haladéktalanul és a folyó kifizetések tekintetében az átutalási kérelem benyújtásának időpontjában érvényes átváltási árfolyamon engedélyezni kell, továbbá azokra nem vonatkozhat semmilyen egyéb teher a bankok által az ilyen ügyletek tekintetében beszedett rendes szolgáltatási díjak kivételével.

Intermodális szolgáltatások

9. Mindegyik fél lehetővé teszi az alábbiakat:

- a) a kombinált személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat végző légitársaságok számára, hogy felszíni (szárazföldi vagy vízi) szállítást vegyenek igénybe a légi járatokhoz kapcsolódóan. Az ilyen szállítást a légitársaságok felszíni fuvarozókkal kötött megállapodások útján nyújthatják, vagy a légitársaságok dönthetnek úgy is, hogy a felszíni szállítást maguk biztosítják;
- b) az áru fuvarozási szolgáltatásokat végző légitársaságok számára, hogy a nemzetközi légi szállításához kapcsolódó bármilyen felszíni (szárazföldi vagy vízi) áru fuvarozást igénybe vegyenek, a felek vagy harmadik országok területén lévő bármely pontra vagy pontról, ideértve valamennyi vámhivatallal rendelkező repülőtérre és repülőtérről való szállítást is, továbbá adott esetben a vámszabad raktárban lévő áru fuvarozását a vonatkozó jogszabályok és szabályzatok szerint; hogy hozzáférjenek a repülőtéri vámeljáráshoz és vámhivatalokhoz a felszíni vagy légi fuvarozással mozgó áru tekintetében; hogy maguk gondoskodjanak saját felszíni áru fuvaroztatásukról – az ilyen szállításra irányadó nemzeti jogszabályokra és szabályzatokra is figyelemmel –, vagy azt egyéb felszíni fuvarozóval kötött megállapodás révén biztosítsák, ideértve a bármely más ország más légitársaságai által végzett felszíni fuvarozást; és
- c) az intermodális szolgáltatásokat végző légitársaságok számára, hogy a kombinált légi- és a felszíni szállításra együttesen kiszabott áron kínálják azokat, amennyiben az

utasokat és a fuvaroztatókat nem tévesztik meg az ilyen szállítás tényleges adatai tekintetében.

#### Díjszabás

10. A felek lehetővé teszik, hogy az árakat a légitársaságok a szabad és tisztességes verseny alapján szabadon állapítsák meg. *Egyik fél sem foganatosíthat egyoldalú intézkedést a területére érkező vagy területéről induló nemzetközi légi szállításra kiszabott ár bevezetése vagy fenntartása ellen.*

11. A felek nem követelik meg, hogy az árakat benyújtsák a légügyi hatóságoknak.

12. A felek lehetővé teszik a légügyi hatóságok számára, hogy megvitassanak többek között olyan kérdéseket, mint az esetlegesen jogtalan, ésszerűtlen vagy megkülönböztető jellegű díjak.

#### Számítógépes helyfoglalási rendszerek

13. A felek tisztességes és megkülönböztetéstől mentes alapon alkalmazzák saját területükön a számítógépes helyfoglalási rendszereik műveleteivel kapcsolatos jogszabályait és szabályzataikat.

#### Franchise és márkahasználat

14. Az e megállapodás szerinti légi járatokat bármely fél légitársaságai más társaságokkal – többek között légitársaságokkal – kötött franchise- vagy márkahasználati megállapodások alapján is működtethetik a légügyi hatóságok jóváhagyásától függően, feltéve, hogy a légi járatot működtető légitársaság rendelkezik a megfelelő útvonalengedéllyel, teljesülnek a nemzeti jogszabályokban és szabályzatokban előírt feltételek.

#### Légi jármű teljes bérlete

15. Az e megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetése céljából a felek légitársaságai üzemeltethetik az e megállapodás szerinti légi járatokat más légitársaságok által biztosított – többek között más országokból származó – légi jármű és személyzet igénybe vételével is a légügyi hatóságok jóváhagyásától függően, feltéve, hogy a légi járatot üzemeltető azon légitársaság és a légi jármű azon üzemben tartója, amelyek az ilyen megállapodásban részesek rendelkeznek a megfelelő engedélyekkel. E bekezdés alkalmazásában a légi járművet üzemben tartó légitársaságoknak nem szükséges megfelelő útvonalengedéllyel rendelkezniük.

#### Charter- / Nem menetrend szerinti járatok

16. Az e megállapodás 4. (Befektetés), 5. (Jogszabályok alkalmazása), 6. (A polgári légi közlekedés biztonsága), 7. (A polgári légi közlekedés védelme), 8. (Vámok, adók és egyéb terhek), 9. (Statisztikák), 10. (A fogyasztók érdekei), 11. (Repülőterek, valamint a légiközlekedési berendezések és szolgáltatások rendelkezésre állása), 12. (A repülőterekkel, valamint a légiközlekedési berendezésekkel és szolgáltatásokkal kapcsolatos egyéb terhek), 13. (Kereskedelmi keretek), 14. (Versenykörnyezet), 15. (Légiforgalmi szolgáltatás), 17. (Vegyes bizottság) és 18. (Környezetvédelem) cikkében előírt rendelkezések valamely fél légi

fuvarozói által a másik fél területére vagy területéről működtetett charter- és más nem menetrend szerinti járatokra is alkalmazandók.

17. Az engedélyeknek a charter- és más nem menetrend szerinti járatok üzemeltetésére irányuló kérelmek kézhezvételét követő, a légi fuvarozók számára történő megadásakor a felek a lehető leggyorsabb eljárást alkalmazzák.

## 14. CIKK

### Versenykörnyezet

1. A felek elismerik, hogy közös célkitűzésük egy, a légi járatok működtetésével kapcsolatos tisztességes versenykörnyezet kialakítása. A felek elismerik, hogy a légitársaságok akkor folytatnak a legvalószínűbb módon tisztességes versenyt, amennyiben ezek a légitársaságok teljes mértékben kereskedelmi alapon működnek, és nem részesülnek állami támogatásban. A felek elismerik, hogy a tisztességes és versenyképes környezet megteremtéséhez kulcsfontosságúak az olyan kérdések, mint például – többek között – a légitársaságok privatizálására vonatkozó feltételek, a versenytorzító támogatások megszüntetése, a repülőtéri létesítményekhez és szolgáltatásokhoz, valamint a számítógépes foglalási rendszerekhez való méltányos és megkülönböztetéstől mentes hozzáférés.

2. Ha az egyik fél azt állapítja meg, hogy a másik fél területén olyan feltételek léteznek, amelyek hátrányosan érintenék a tisztességes és versenyképes környezetet, valamint az e megállapodás szerinti légi járatok légitársaságai általi működtetését, észrevételeket nyújthat be a másik félnek. Kérheti továbbá a vegyes bizottság összehívását is. A felek elfogadják, hogy vegyes bizottság jogszerűen vitathatja meg annak mértékét, hogy a megállapodás versenykörnyezettel kapcsolatos célkitűzéseit milyen mértékben veszélyeztetheti egy támogatás vagy más intervenció.

3. A 14. cikk hatálya alá tartozik – a teljesség igénye nélkül – a bármely kormányzati szerv által juttatott tőkeinjekciók, kereszttámogatások, támogatások, biztosítékok, tulajdonjog, adókönyvités, adómentesség, csődvédelem vagy kezesség. A 14. cikk (4) bekezdésére is figyelemmel valamely fél – a másik félhez intézett értesítéssel egyidejűleg – kapcsolatba léphet a másik fél területén lévő, állami, tartományi vagy helyi szintű, hatáskörrel rendelkező kormányzati szervekkel az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából.

4. A felek elismerik a saját versenyhatóságaik között folytatott együttműködést az 1999. június 17-én Bonnban, Kanada kormánya és az Európai Közösségek között létrejött, a versenyjogaik alkalmazásáról szóló megállapodásnak megfelelően.

5. Amennyiben – a vegyes bizottságban folytatott konzultációkat követően – valamelyik fél úgy véli, hogy továbbra is fennállnak a 14. cikk (2) bekezdésében említett feltételek, és azok légitársaságának vagy légitársaságainak valószínűleg jelentős hátrányt vagy kárt okozhatnak, intézkedést tehet. A felek az e bekezdés szerinti intézkedéseket a rájuk vonatkozó eljárások és kritériumok vegyes bizottság általi meghatározásakor, vagy – ha erre korábban kerül sor – az attól az időponttól számított egy évet követően tehetik meg, amikor a felek e megállapodást átmenetileg alkalmazzák, vagy amikor a megállapodás hatályba lép. Az e bekezdés szerint megtett bármely intézkedésnek megfelelőnek és arányosnak kell lennie, hatályát és időtartamát tekintve pedig a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia. Az

intézkedésnek kizárólag a (2) bekezdésben említett feltételek előnyeit élvező entitásokra szabad irányulniuk, és azok nem sérthetik a felek azon jogát, hogy a 21. cikk (Vitarendezés) értelmében intézkedést tegyenek.

## 15. CIKK

### Légiforgalmi szolgáltatás

A felek együttműködnek a légiforgalmi szolgáltatással kapcsolatos biztonsági felügyeleti és szakpolitikai kérdések kezelésében az általános hatékonyság optimalizálása, a költségcsökkentés, valamint a meglévő rendszerek biztonságának és kapacitásának fokozása céljából. A felek ösztönzik légi navigációs szolgáltatóikat, hogy továbbra is működjenek együtt a kölcsönös átjárhatóság területén, hogy amennyiben lehetséges, még jobban integrálják mindkét fél rendszereit, csökkentsék a légi szállítás környezetvédelmi hatását, és adott esetben információkat osszanak meg.

## 16. CIKK

### Kijelölések és engedélyek fenntartása

1. Légi szolgáltatások végzésére kijelölt légitársaságnak kell tekinteni Kanada vagy a tagállamok bármely olyan légitársaságát, amelyet saját kormánya érvényesen kijelölt az e megállapodással felváltott, Kanadával kötött légiközlekedési megállapodás értelmében.
2. Az e megállapodás szerinti új vagy módosított engedély vagy az engedélyezés más formája kiadásáig Kanada vagy egy tagállam bármely olyan légitársasága, amely valamely fél légügyi hatóságai által kiadott, az e megállapodás hatálybalépésének időpontjában légi járatok működtetésére érvényes engedéllyel vagy az engedélyezés más formájával rendelkezik, továbbra is rendelkezik az említett engedélyben vagy az engedélyezés más formájában biztosított jogosultságokkal, továbbá úgy kell tekinteni, hogy rendelkezik az e megállapodás szerinti légi járatok működtetésére irányuló jogosultsággal.
3. E cikk egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg, hogy valamely félnek az e cikk (1) vagy (2) bekezdésében nem említett légitársaságát légi járatok működtetésére kijelöljék vagy engedélyezzék.

## 17. CIKK

### Vegyes bizottság

1. A felek létrehoznak egy, a felek képviselőiből álló bizottságot (a továbbiakban: vegyes bizottság).
2. A vegyes bizottság meghatározza az e megállapodás hatálya alá tartozó kérdésekben eljáró légügyi hatóságokat és más hatáskörrel rendelkező hatóságokat, és megkönnyíti közöttük a kapcsolattartást.

3. A vegyes bizottság szükség szerint és évente legalább egyszer ülésezik. Bármely fél kérheti ülés összehívását.

4. Bármely fél kérheti a vegyes bizottság összehívását az e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó kérdésekkel kapcsolatos konzultáció érdekében, valamint hogy a másik fél által felvetett bármely aggodalomra megoldást találjon. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, azonban a felek eltérő döntésének hiányában legkésőbb a kérelem kézbesítésétől számított két hónapon belül kell összehívni.

5. A vegyes bizottság határozatokat fogad el azokban az esetekben, ha ezt a megállapodás kifejezetten előírja.

6. A vegyes bizottság elősegíti a felek közötti együttműködést, és foglalkozhat bármely, az e megállapodás működésével vagy végrehajtásával kapcsolatos kérdéssel, ideértve többek között a következőket:

- a) az e megállapodás szerinti légi járatokat érintő piaci feltételek felülvizsgálata;
- b) információcsere, ideértve a nemzeti jogok és politikáknak a megállapodást érintő változásaival kapcsolatos tanácsadást is;
- c) a megállapodás adott esetben tovább fejleszthető területeinek mérlegelése, többek között ideértve a megállapodás módosítására vonatkozó ajánlásokat;
- d) az új tagállamok részére ahhoz szükséges feltételek, eljárások és módosítások ajánlása, hogy e megállapodás részes feleivé váljanak; és
- e) a befektetéssel, tulajdonjoggal és ellenőrzéssel kapcsolatos kérdések megvitatása, valamint annak megerősítése, hogy teljesülnek a forgalmi jogok fokozatos megnyitására vonatkozó, a megállapodás 2. mellékletében meghatározott feltételek.

7. A vegyes bizottság együttműködést alakít ki, és elősegíti a szakértői szintű cseréket az új jogalkotási vagy szabályozási kezdeményezések tekintetében.

8. A vegyes bizottság határozattal fogadja el eljárási szabályzatát.

9. A vegyes bizottság valamennyi határozatát konszenzussal hozza.

## 18. CIKK

### Környezetvédelem

1. A felek elismerik, hogy a környezetvédelem fontos szerepet játszik a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és alkalmazása során.

2. A felek nemzetközi jog és az egyezmény szerinti jogainak és kötelezettségeinek sérelme nélkül mindegyik fél a saját szuverén joghatósága keretében jogosult megtenni és alkalmazni a légi szállítás környezeti hatásainak kezelésére irányuló, megfelelő intézkedéseket, feltéve, hogy az említett intézkedéseket az illetőségen alapuló megkülönböztetés nélkül alkalmazzák.

3. A felek elismerik, hogy a környezetvédelmi intézkedések költségeit és hasznait körültekintően mérlegelni kell a nemzetközi légiközlekedési politika kialakítása során. A javasolt környezetvédelmi intézkedések mérlegelésekor a felek megvizsgálják azoknak az e megállapodásban foglalt jogok gyakorlására irányuló, lehetséges kedvezőtlen hatását, és ilyen intézkedések elfogadása esetén, megfelelő lépéseket tesznek a kedvezőtlen hatások mérséklése érdekében.

4. A felek elismerik az együttműködésnek és annak a jelentőségét, hogy többoldalú tárgyalások keretében vizsgálják meg a légi közlekedés által a környezetre és a gazdaságra gyakorolt hatást, valamint az enyhítő intézkedések e megállapodás célkitűzéseivel való teljes körű összeegyeztethetősége biztosításának jelentőségét.

5. Környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor az egyezmény mellékleteiben szereplő, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadott légiközlekedési környezetvédelmi előírásokat kell követni, kivéve, ahol eltéréseket vezettek be.

6. A felek törekednek arra, hogy az egymással a lehető legteljesebb mértékben összeegyeztethető megközelítések elérése céljából konzultáljanak egymással a környezetvédelemmel kapcsolatos kérdésekben, ideértve az olyan tervezett intézkedéseket is, amelyek valószínűleg jelentős hatással járnak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi járatokra. A konzultációkat az erre irányuló kérelem kézhezvételétől számított 30 napon vagy a kölcsönösen megállapított bármely más határidőn belül meg kell kezdeni.

## 19. CIKK

### Munkaügyi kérdések

1. A felek elismerik az e megállapodás által a munkaügyre, foglalkoztatásra és munkafeltételekre gyakorolt hatások vizsgálatának fontosságát.

2. Bármely fél kérheti, hogy kerüljön sor a 17. cikk szerinti vegyes bizottság ülésére az e cikk (1) bekezdésében említett munkaügyi kérdések megvitatása céljából.

## 20. CIKK

### Nemzetközi együttműködés

A felek a 17. cikk szerinti vegyes bizottság elé terjeszthetik az alábbiakkal kapcsolatos kérdéseket:

- a) légi szállítás és nemzetközi szervezetek;
- b) a felek és más országok között a légi szállítás terén meglévő kapcsolatok esetleges alakulása; és
- c) a kétoldalú vagy többoldalú megállapodások alakulása

ideértve – amennyiben lehetséges – az e területekkel kapcsolatos összehangolt álláspontok kidolgozására irányuló javaslatokat is.

## 21. CIKK

### Vitarendezés

1. Ha e megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatban a felek között vita merül fel, azt elsősorban a vegyes bizottság keretében folytatott hivatalos konzultációk révén törekszenek rendezni. Az ilyen hivatalos konzultációkat a lehető leghamarabb, továbbá a felek eltérő döntésének hiányában – a 17. cikk (4) bekezdése ellenére – az egyik fél által tett, az e cikkre hivatkozó írásbeli kérelem másik fél általi kézhezvételétől számított legfeljebb 30 napon belül meg kell kezdeni.

2. Ha a vitát a hivatalos konzultációkra irányuló kérelem kézhezvételétől számított 60 napon belül nem sikerül rendezni, akkor az a felek egyetértésével döntésre valamely személy vagy testület elé terjeszthető. Ha a felek ebben nem értenek egyet, a vitát bármely fél kérésére egy három választottbíróból álló bíróság elé terjesztik választottbíráskodásra az alábbiakban meghatározott eljárásokkal összhangban.

3. A választottbíráskodás iránti kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül a vitában részes mindegyik fél egy független választottbíró jelöl ki. A felek által megnevezett egy-egy választottbíró 45 napon belül közös megegyezéssel egy harmadik választottbíró jelöl ki. Amennyiben valamelyik fél a meghatározott határidőn belül nem nevez meg választottbíró, vagy a harmadik választottbíró kijelölésére a meghatározott határidőn belül nem kerül sor, bármely fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy az ügynek megfelelően jelölje ki a szükséges választottbíró vagy választottbírákat. Amennyiben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke valamely fél állampolgára, akkor az ilyen alapon nem összeférhetetlen rangidős alelnök végzi a kinevezést. A harmadik választottbírónak minden esetben egy harmadik állam állampolgárának kell lennie, a harmadik választottbíró jár el a bíróság elnökeként és határozza meg a választottbíráskodás helyét.

4. A választottbíróóság maga állapítja meg eljárási szabályzatát és az eljárás menetrendjét.

5. Bármely fél kérésére a választottbíróóság elrendelheti, hogy a vitában részes másik fél a választottbíróóság végleges határozatáig könnyítő intézkedéseket hajtson végre.

6. A választottbíróóság törekszik arra, hogy a választottbíráskodásra irányuló kérelem kézhezvételétől számított 180 napon belül írásbeli határozatot hozzon. A választottbíróóság többségi döntése az irányadó.

7. Amennyiben a választottbíróóság e megállapodás megsértését állapítja meg, és a felelős fél nem orvosolja azt, vagy nem állapodik meg a másik féllel kölcsönösen kielégítő megoldásról a választottbíróóság határozatának közlését követő 30 napon belül, a másik fél a vita rendezéséig felfüggesztheti az e megállapodásból eredő, egyenértékű előnyök alkalmazását.

8. A választottbíróóság költségei a vitában részes felek között egyenlően oszlanak meg.

9. E cikk alkalmazásában az Európai Közösség és a tagállamok együttesen járnak el.

## 22. CIKK

### Módosítás

E megállapodás bármely módosítását a felek kölcsönösen meghatározhatják az e megállapodás 17. cikkével (Vegyes bizottság) összhangban tartott konzultációk szerint. A módosítások a 23. cikkben (Hatálybalépés és ideiglenes alkalmazás) foglalt feltételekkel összhangban lépnek hatályba.

## 23. CIKK

### Hatálybalépés és ideiglenes alkalmazás

1. Ez a megállapodás a legutolsó olyan diplomáciai jegyzék keltét követő egy hónappal lép hatályba, amelyben a felek megerősítik, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárás lezárult. A jegyzékváltás lebonyolítása céljából az Európai Közösség és tagállamai az Európai Unió Tanácsának Főtitkárságát jelölik ki. Kanada az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága számára megküldi az Európai Közösségnek és tagállamainak szóló diplomáciai jegyzék(ek)et, az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága pedig megküldi Kanadának az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai jegyzék(ek)et. Az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai jegyzék vagy jegyzékek közleményeket tartalmaznak minden egyes tagállam részéről, amelyek megerősítik, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásoknak eleget tettek.

2. E cikk (1) bekezdése ellenére a felek megállapodnak abban, hogy ezt a megállapodást a felek hatályos nemzeti jogának rendelkezéseivel összhangban ideiglenesen alkalmazzák a legutolsó olyan diplomáciai jegyzék keltét követő hónap első napjától kezdve, amelyben a felek értesítették egymást az e megállapodás ideiglenes alkalmazására vonatkozó nemzeti eljárások lezárulásáról.

## 24. CIKK

### A megállapodás megszűnése

Valamely fél bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik Felet azon döntéséről, hogy a megállapodást fel kívánja mondani. Ezt az értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek és az Egyesült Nemzetek Titkárságának is meg kell küldeni. A megállapodás a küldött értesítés másik fél általi kézhezvételének időpontját követő egy (1) évvel szűnik meg, kivéve, ha a felmondásra irányuló értesítést az említett időszak lejárta előtt kölcsönös megegyezéssel visszavonják. Amennyiben a másik fél az értesítés kézhezvételt nem ismeri el, az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és az Egyesült Nemzetek Titkársága általi kézhezvételt követő tizennegyedik (14.) napon kell átvettnek tekinteni.



## 25. CIKK

### A megállapodás nyilvántartásba vétele

Az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 102. cikkével összhangban ezt a megállapodást és bármilyen módosítását a hatályba lépését követően a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és az Egyesült Nemzetek Titkársága nyilvántartásba veszi. A másik felet tájékoztatják a nyilvántartásról a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és az Egyesült Nemzetek titkárságai általi megerősítését követően.

## 26. CIKK

### Kapcsolat más megállapodásokkal

1. Amennyiben a felek többoldalú megállapodás szerződő felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet vagy más nemzetközi kormányközi szervezet által elfogadott, e megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a vegyes bizottság keretében konzultálnak annak meghatározása céljából, hogy e megállapodást milyen mértékben érintik a többoldalú megállapodás vagy határozat rendelkezései, valamint hogy e fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

2. A megállapodás 23. cikkének (Hatálybalépés és ideiglenes alkalmazás) (2) bekezdése szerinti ideiglenes alkalmazás időszakában az e megállapodás 3. mellékletében felsorolt kétoldalú megállapodásokat – a 2. mellékletben előírtak kivételével – felfüggesztik. Az e megállapodás 23. cikkének (1) bekezdése szerinti hatálybalépéskor ez a megállapodás – a 2. mellékletben előírtak kivételével – az e megállapodás 3. mellékletében felsorolt kétoldalú megállapodások vonatkozó rendelkezéseinek helyébe lép.

FENTIEK HITELEŰL, az alulírott, kellően feljogosított meghatalmazottak aláírták ezt a megállapodást.

KELT Brüsszelben, a 2009. év december havának 17. napján, két-két eredeti példányban angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák és szlovén nyelveken, amelyek mindegyike egyaránt hiteles.

## 1. MELLÉKLET

### ÚTVONAL-MEGHATÁROZÁS

1. Az e megállapodás 2. cikke (1) bekezdésének c) pontja alkalmazásában a mindegyik fél lehetővé teszi a másik fél légitársaságai számára, hogy az alábbiakban meghatározott útvonalakon szállítást biztosítson:
  - a) Kanada légitársaságai esetében:

Kanada előtti pontok – Kanadán belüli pontok – közbenső pontok – a tagállamokban lévő pontok – az azokon túli pontok
  - b) az Európai Közösség légitársaságai esetében:

a tagállamok előtti pontok – a tagállamokon belüli pontok – közbenső pontok – Kanadán belüli pontok – az azon túli pontok
2. Valamely fél légitársasága bármely, illetve valamennyi járatán saját döntése szerint:
  - a) egyik vagy mindkét irányban légi járatokat üzemeltethet;
  - b) különböző járatszámokat kombinálhat a légi jármű ugyanazon üzemeltetése során;
  - c) kiszolgálhat a felek területe előtti, közbenső és a felek területén túli pontokat, valamint a felek területén lévő pontokat, bármilyen kombinációban és bármely sorrendben;
  - d) kihagyhat bármilyen pontot vagy pontokat;
  - e) bármely légi járművéről bármely másik légi járművére átcsoportosíthat forgalmat, a bármely ponton üzemben tartott légi jármű típusára vagy számára vonatkozó bármely korlátozás nélkül;
  - f) a légi jármű vagy a járatszám cseréjével vagy cseréje nélkül kiszolgálhatja a területén lévő pontok előtti bármely pontot, és az ilyen szolgáltatásokat az utazóközönségnek közvetlen szolgáltatásként kínálhatja és reklámozhatja;
  - g) megszakíthatja útját bármely fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton;
  - h) a közbenső pontokon és a másik fél területén lévő pontokon tranzitforgalmat bonyolíthat;
  - i) kombinálhatja a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére; és
  - j) az e megállapodás 13. cikkének (Kereskedelmi keretek) (3) bekezdésével összhangban lévő code-share üzemelés útján szolgáltatást nyújthat;

iránybeli, illetve földrajzi korlátozás nélkül és a légi szállításra vonatkozóan az e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül.

## 2. MELLÉKLET

### A JOGOK GYAKORLÁSÁRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

#### 1. SZAKASZ

Mindkét fél légitársaságainak tulajdonjoga és ellenőrzése

1. A megállapodás 4. cikke (Befektetés) ellenére a viszonyosság alapján megengedhető, hogy valamely fél légitársaságaiban bármely másik fél területén illetőséggel rendelkező személyek tulajdoni részesedéssel rendelkezzenek, Kanadának a légitársaságokba való külföldi befektetésekre vonatkozó nemzeti jogszabályaiban és szabályzataiban megengedett mértékben.
2. A megállapodás 3. cikke (Kijelölés, engedélyezés és visszavonás) (2) bekezdésének c) pontja, valamint 4. cikke (Befektetés) ellenére a következő rendelkezéseket kell alkalmazni a légitársaságok tulajdonjogára és ellenőrzésére a 3. cikk (Kijelölés, engedélyezés és visszavonás) (2) bekezdésének c) pontja helyett mindaddig, amíg az e melléklet 2. szakasza 2. pontjának c) és d) alpontjában említett jogszabályok és szabályzatok másként nem rendelkeznek:

„a kanadai légitársaság esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős részével és tényleges ellenőrzésével Kanada területén illetőséggel rendelkező személyek rendelkeznek, a légitársaságot kanadai légitársaságként engedélyezték, és a légitársaság gazdasági tevékenységének fő helye Kanadában található; valamely tagállam légitársasága esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős részével és tényleges ellenőrzésével a tagállamok, Izland, Liechtenstein, Norvégia vagy Svájc területén illetőséggel rendelkező személyek rendelkeznek, a légitársaságot közösségi légitársaságként engedélyezték, és a légitársaság gazdasági tevékenységének fő helye valamely tagállam területén található”.

#### 2. SZAKASZ

A forgalmi jogok fokozatos gyakorlása

1. Az e szakasz 2. pontjában meghatározott forgalmi jogok gyakorlása során a felek légitársaságai az 1. melléklet 2. pontjában foglaltak szerint rugalmasan működhetnek.
2. Az e megállapodás 1. mellékletében meghatározott forgalmi jogok ellenére:
  - a) amennyiben mindkét fél nemzeti jogszabályai és szabályzatai lehetővé teszik a másik fél területén illetőséggel rendelkező személyek számára, hogy légitársaságaikban legfeljebb 25%-os szavazati jogosultságot biztosító tulajdonjoggal vagy ellenőrzéssel rendelkezzenek, a következő jogok érvényesülnek:

- i. kombinált személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások és kizárólag árufuvarozási szolgáltatások esetében a kanadai légitársaságok tekintetében Kanada bármely pontja és a tagállamok bármely pontja között nemzetközi szállítás biztosításához való jog; közösségi légitársaságok esetében a tagállamok bármely pontja és Kanada bármely pontja között légi szolgáltatások biztosításához való jog. Ezen túlmenően személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások és kizárólag árufuvarozási szolgáltatások esetében bármely fél légitársaságai tekintetében nemzetközi szállítás biztosításához való jog harmadik országokban lévő pontokra és pontokról, az adott fél területén lévő bármely ponton keresztül légi jármű vagy járatszám cseréjével vagy anélkül, továbbá az ilyen szolgáltatásoknak az utazóközönség részére közvetlen szolgáltatásként való kínálása és reklámozása;
  - ii. kizárólag árufuvarozási szolgáltatások esetén mindkét fél légitársaságai tekintetében a másik fél területe és harmadik országokban lévő pontok között nemzetközi szállítás biztosításához való jog a saját területén lévő pontok és a másik fél területén lévő pontok közötti járatokkal összefüggésben;
  - iii. kombinált személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások és kizárólag árufuvarozási szolgáltatások esetében mindkét fél légitársaságai tekintetében a Kanada és a tagállamok közötti, a 3. melléklet 1. szakaszában felsorolt kétoldalú légiközlekedési megállapodásokban előírt működési jogok, továbbá a Kanada és az egyes tagállamok között korábban alkalmazott megállapodásokban szereplő, a 3. melléklet 2. szakaszában meghatározott működési jogok. Az ezen alpontban meghatározott, ötödik szabadság szerinti jogokon túlmenően, a földrajzi korlátozásokon, a pontok számára vonatkozó korlátozásokon és a meghatározott sűrűséggel kapcsolatos korlátozásokon kívüli egyik korlátozás sem lehet a továbbiakban alkalmazni; és
  - iv. a nagyobb bizonyosság érdekében a fenti i. és ii. alpontban szereplő jogok gyakorolhatók amennyiben az e megállapodás ideiglenes alkalmazásakor vagy hatályba lépésekor nem létezett kétoldalú megállapodás vagy megegyezés, vagy amennyiben a megállapodásban szereplő, közvetlenül az e megállapodás aláírását megelőzően gyakorolható jogok nem annyira megengedőek, mint a fenti i. és ii. alpontban szereplő jogok.
- b) amennyiben mindkét fél nemzeti jogszabályai és szabályzatai lehetővé teszik a másik fél területén illetőséggel rendelkező személyek számára, hogy légitársaságaikban legfeljebb 49 %-os szavazati jogosultságot biztosító tulajdonjoggal vagy ellenőrzéssel rendelkezzenek, a 2. pont a) alpontjában említettek mellett a következő jogok érvényesülnek:
- i. kombinált személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások esetében mindkét fél légitársaságai tekintetében az ötödik szabadság szerinti jogok gyakorolhatók a közbenső pontokon, a kanadai légitársaságok tekintetében pedig a tagállamokban lévő bármely pont és más tagállamokban lévő

bármely pont között, feltéve, hogy a kanadai légitársaságok esetében a járat tartalmaz egy kanadai pontot is, valamint közösségi légitársaságok esetén azt, hogy a járat tartalmaz egy, bármely tagállamban lévő pontot;

- ii. kombinált személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások esetében kanadai légitársaságok tekintetében az ötödik szabadság szerinti jogok gyakorolhatók a tagállamokban lévő bármely pont és Marokkó, Svájc, az Európai Gazdasági Térség, valamint az Közös Európai Légtér más tagjainak bármely pontja között; és
  - iii. kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások esetében valamely fél légitársaságai tekintetében, az említett fél területén lévő valamely pont kiszolgálására vonatkozó követelmény nélkül, a másik fél területén lévő pontok és harmadik országokban lévő pontok között nemzetközi szállítás biztosításához való jog.
- c) amennyiben mindkét fél nemzeti jogszabályai és szabályzatai lehetővé teszik a másik fél területén illetőséggel rendelkező személyek számára, hogy belföldi és nemzetközi légi járatok céljából a területükön légitársaságot alapítsanak, továbbá az e megállapodás 17. cikkének (Vegyes bizottság) (5) bekezdése, (6) bekezdésének e) pontja és (9) bekezdése értelmében a 2. pont a) és b) alpontjában említettek mellett a következő jogokat kell alkalmazni:
- i. kombinált személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások esetében mindkét fél légitársaságai tekintetében az ötödik szabadság szerinti jogok gyakorolhatók a felek területén túli pontokat illetően, a sűrűségre vonatkozó korlátozások nélkül.
- d) amennyiben mindkét fél nemzeti jogszabályai és szabályzatai lehetővé teszik a másik fél területén illetőséggel rendelkező személyek számára, hogy teljes tulajdonjoguk legyen, és teljes ellenőrzést gyakoroljanak légitársaságaik felett, továbbá mindkét fél lehetővé teszi az 1. melléklet teljes körű alkalmazását, az e megállapodás 17. cikkének (Vegyes bizottság) (5) bekezdése, (6) bekezdésének e) pontja és (9) bekezdése értelmében és a felek által a saját eljárásaikon keresztül megerősítésnek megfelelően, a fenti 2. melléklet rendelkezéseit a továbbiakban nem lehet alkalmazni, és az 1. melléklet lép hatályba.

### 3. MELLÉKLET

#### KÉTOLDALÚ MEGÁLLAPODÁSOK KANADA ÉS AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG TAGÁLLAMAI KÖZÖTT

##### 1. SZAKASZ

Az e megállapodás 26. cikkében foglaltak értelmében az alábbi, Kanada és a tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodásokat fel kell függeszteni, illetve e megállapodás lép azok helyébe:

- a) Osztrák Köztársaság: a Kanada kormánya és az osztrák szövetségi kormány között létrejött, 1993. június 22-én aláírt légitársasági megállapodás;
- b) Belga Királyság: a Kanada kormánya és Belgium kormánya között létrejött, 1986. május 13-án aláírt légitársasági megállapodás;
- c) Cseh Köztársaság: a Kanada kormánya és a Cseh Köztársaság kormánya között létrejött, 1996. március 13-án aláírt légitársasági megállapodás; A 2004. április 28-án és 2004. június 28-án aláírt jegyzékváltással módosítva;
- d) Dán Királyság: a Kanada és Dánia között létrejött, a két ország közötti légi járatokról szóló, 1949. december 13-án aláírt megállapodás; A Kanada és Dánia közötti, a két ország között 1949. december 13-án Ottawában aláírt légitársasági megállapodással kapcsolatos, 1949. december 13-án aláírt jegyzékváltás; a Kanada és Dánia között létrejött, légi járatokról szóló megállapodást módosító, 1958. május 16-án aláírt jegyzékváltás;
- e) Finn Köztársaság: a Kanada kormánya és Finnország kormánya között a területeik közötti és az azokon túli légi járatokra vonatkozóan létrejött, 1990. május 28-án aláírt megállapodás; A Kanada kormánya és Finnország kormánya között a területeik közötti és az azokon túli légi járatokra vonatkozóan létrejött megállapodás módosításáról szóló megállapodást képező, Helsinkiben 1990. május 28-án kelt, 1999. szeptember 1-jén aláírt jegyzékváltás;
- f) Francia Köztársaság: a Kanada kormánya és a Francia Köztársaság kormánya között létrejött, 1976. június 15-én aláírt légitársasági megállapodás; a Kanada kormánya és a Francia Köztársaság kormánya között az 1976. június 15-én Párizsban aláírt légitársasági megállapodás módosításáról szóló, 1982. december 21-én aláírt jegyzékváltás;
- g) Németországi Szövetségi Köztársaság: a Kanada kormánya és a Németországi Szövetségi Köztársaság kormánya között létrejött, 1973. március 26-án aláírt légitársasági megállapodás; a Kanada kormánya és a Németországi Szövetségi Köztársaság kormánya közötti, az 1973. március 26-án Ottawában aláírt légitársasági megállapodás módosításáról szóló, 1982. december 16-án és 1983. január 20-án aláírt jegyzékváltás;
- h) Görög Köztársaság: a Kanada kormánya és a Görög Köztársaság kormánya között létrejött, 1984. augusztus 20-án aláírt légitársasági megállapodás; az 1984. augusztus

20-án Torontóban kelt légitársasági megállapodás módosításáról szóló, 1995. június 23-án és 1995. július 19-én aláírt, a Kanada kormánya és a Görög Köztársaság kormánya közötti megállapodást képező jegyzékváltás;

- i) Magyar Köztársaság: a Kanada kormánya és a Magyar Köztársaság kormánya között létrejött, 1998. december 7-én aláírt légitársasági megállapodás;
- j) Írország: a Kanada és Írország között létrejött, a két ország közötti légi járatokról szóló, 1947. augusztus 8-án aláírt megállapodás; a Kanada és Írország között létrejött, a két ország közötti légi járatokról szóló megállapodás módosításáról szóló, 1948. május 31-én aláírt jegyzékváltás (1948. április 19. és május 31.); a Kanada és Írország közötti, az 1947. augusztus 8-i légitársasági megállapodás mellékletének módosításáról szóló, 1951. július 9-én aláírt, megállapodást képező jegyzékváltás a Kanada és Írország között létrejött, az 1947. augusztus 8-i légitársasági megállapodás módosításáról szóló, 1957. december 23-án aláírt jegyzékváltás;
- k) Olasz Köztársaság: Kanada és Olaszország között a légi járatokról 1960. február 2-án aláírt megállapodás; a Kanada kormánya és az Olasz Köztársaság kormánya közötti, a légi járatokról szóló megállapodás módosításáról szóló, megállapodást képező, az 1972. április 28-i megállapított jegyzőkönyvben meghatározott, 1972. augusztus 28-án aláírt jegyzékváltás;
- l) Holland Királyság: a Kanada kormánya és a Holland Királyság kormánya között a légi közlekedésre vonatkozóan létrejött, 1989. június 2-án aláírt megállapodás; a Kanada kormánya és a Holland Királyság kormánya között létrejött, a nem menetrend szerinti (charter) járatok működtetésére vonatkozó megállapodást képező, 1989. június 2-án aláírt jegyzékváltás;
- m) Lengyel Köztársaság: a Kanada kormánya és a Lengyel Népköztársaság kormánya között létrejött, 1976. május 14-én aláírt légitársasági megállapodás; Kanada kormánya és a Lengyel Népköztársaság kormánya között megállapodást létrehozó, az 1976. május 14-én aláírt légitársasági megállapodás IX., XI., XIII. és XV. cikkére vonatkozó, azonos napon aláírt jegyzékváltás;
- n) Portugál Köztársaság: a Kanada kormánya és Portugália kormánya között a kanadai és portugál területek közötti légi járatokról szóló, 1947. április 25-én aláírt megállapodás; a Kanada kormánya és Portugália kormánya között létrejött, a két ország közötti légi járatokról szóló, 1947. április 25-én Lisszabonban aláírt megállapodás mellékletének 3. és 4. pontját módosító, 1957. április 24-én és 30-án aláírt jegyzékváltás; a Kanada és Portugália között létrejött, a két ország közötti légi járatokról szóló megállapodás mellékletének 7. pontját módosító, 1958. március 5-én és 31-én aláírt jegyzékváltás;
- o) Románia: a Kanada kormánya és a Román Szocialista Köztársaság között a polgári légi közlekedésről szóló, 1983. október 27-én aláírt megállapodás;
- p) Spanyol Királyság: a Kanada kormánya és Spanyolország kormánya között létrejött, 1988. szeptember 15-én aláírt légitársasági megállapodás;

- q) Svéd Királyság: a Kanada és Svédország között létrejött, a kanadai és svéd területek közötti légi járatokról szóló, 1947. június 27-én aláírt megállapodás; a Kanada és Svédország között létrejött, a kanadai és svéd területek közötti légi járatokról szóló megállapodást kiegészítő, 1947. június 27-én és 28-án aláírt jegyzékváltás; a Kanada és Svédország közötti, az 1947-ben létrejött légiszolgáltatási megállapodást módosító, 1958. május 16-án aláírt jegyzékváltás; és
- r) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága: a Kanada kormánya, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának kormánya között létrejött, a légi járatokra vonatkozó, 1988. június 22-én aláírt megállapodás.

## 2. SZAKASZ

A 2. melléklet 2. szakasza alkalmazásában a 2. a) iii. ponttal összhangban a következő jogok gyakorolhatók:

### 1. rész – Kanada légitársaságai esetében:

A Kanada és az egyes tagállamok közötti kombinált személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokkal összefüggésben, valamint a kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások vonatkozásában Kanada légitársaságai a következő jogokkal rendelkeznek:

Tagállam	Forgalmi jogok
Bulgária	Ötödik szabadság szerinti jogok két később megnevezendő pont vonatkozásában gyakorolhatók, amelyek Szófia felé közbenső és/vagy túli pontként szolgálhatók ki.
Csehország	Ötödik szabadság szerinti jogok legfeljebb négy, Kanada által megválasztott pont vonatkozásában gyakorolhatók, amelyek Prága és egy másik csehországi pont felé közbenső vagy túli pontként szolgálhatók ki.
Dánia	Ötödik szabadság szerinti jogok Koppenhága és a következő pontok között gyakorolhatók: a) Amszterdam és Helsinki; vagy b) Amszterdam és Moszkva. Amszterdam közbenső vagy túli pontként szolgálható ki. Helsinki és Moszkva túli pontként szolgálható ki.



Tagállam	Forgalmi jogok
Németország	Ötödik szabadság szerinti forgalmi jogok Európában fekvő közbenső pontok és a Németországi Szövetségi Köztársaság területén fekvő pontok, valamint a Németországi Szövetségi Köztársaság területén fekvő pontok és túli pontok között gyakorolhatók.
Görögország	Ötödik szabadság szerinti jogok Törökország és Izrael területén kívül fekvő pontok vonatkozásában gyakorolhatók, amelyek Athén és két további görögországi pont felé közbenső és/vagy túli pontként szolgálhatók ki. Az ötödik szabadság szerinti jogok alapján közbenső vagy túli pontként egyidejűleg legfeljebb öt pont szolgálható ki, amelyek közül legfeljebb négy lehet közbenső pont.
Írország	Ötödik szabadság szerinti jogok Írországra fekvő pontok és közbenső pontok, valamint Írországra fekvő pontok és Írországon túli pontok között gyakorolhatók. Kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások esetében az Írországra fekvő pontok és harmadik országokban fekvő pontok közötti nemzetközi szállítás biztosításának joga érvényesíthető Kanadában fekvő pont kiszolgálására vonatkozó követelmény nélkül is.
Olaszország	Ötödik szabadság szerinti forgalmi jogok két közbenső európai pont és Róma és/vagy Milánó között gyakorolhatók. Az ötödik szabadság szerinti jog alapján közbenső pontként kiszolgált pontok túli pontként is kiszolgálhatók.
Lengyelország	Ötödik szabadság szerinti jogok Varsó és két közbenső európai pont között gyakorolhatók, amelyeket Kanada a következő pontok közül választ ki: Bécs, Brüsszel, Koppenhága, Prága, Shannon, Stockholm, Zürich.

Tagállam	Forgalmi jogok
Tagállam Portugália	Forgalmi jogok Ötödik szabadság szerinti forgalmi jogok Portugáliában fekvő pontok és közbenső pontok, valamint Portugáliában fekvő pontok és Portugálián túli pontok között gyakorolhatók.
Spanyolország	Ötödik szabadság szerinti jogok közbenső és túli pontként való kiszolgálás vonatkozásában gyakorolhatók: a) Madrid és három további spanyolországi pont, valamint Európában fekvő pontok között (München, Dánia, Svédország, Norvégia, Olaszország és a Szovjetunió egykori területén fekvő köztársaságok kivételével); és b) Madrid és egy további spanyolországi pont, valamint Afrikában és a Közel-Keleten fekvő pontok között, az ICAO 9060-AT/723. sz. dokumentumban található meghatározás szerint. Az ötödik szabadság szerinti jogok közül egyidejűleg legfeljebb négy gyakorolható.
Svédország	Ötödik szabadság szerinti jogok Stockholm és a következő pontok között gyakorolhatók: a) Amszterdam és Helsinki; vagy b) Amszterdam és Moszkva. Amszterdam közbenső vagy túli pontként szolgálható ki. Helsinki és Moszkva túli pontként szolgálható ki.
Egyesült Királyság	Ötödik szabadság szerinti jogok az Egyesült Királyságban fekvő pontok és közbenső pontok, valamint az Egyesült Királyságban fekvő pontok és túli pontok között gyakorolhatók. Kizárólag árufuvarozási szolgáltatások esetében az Egyesült Királyságban fekvő pontok és harmadik országokban fekvő pontok közötti nemzetközi szállítás biztosításának joga érvényesíthető Kanadában fekvő pont kiszolgálására vonatkozó követelmény nélkül is.

## 2. rész – Az Európai Közösség légitársaságai esetében:

Az egyes tagállamok és Kanada közötti kombinált személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokkal összefüggésben, valamint a kizárólag teherfuvarozási szolgáltatások vonatkozásában a közösségi légitársaságok a következő jogokkal rendelkeznek:

Tagállam	Forgalmi jogok
Belgium	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és két, az Amerikai Egyesült Államok területén, Chicagótól keletre (Chicagót is beleértve) és Washington D.C.-től északra (Washington D.C.-t is beleértve) fekvő túli pont között gyakorolhatók
Bulgária	Ötödik szabadság szerinti jogok egyetlen, az Amerikai Egyesült Államok területén, Chicagótól keletre (Chicagót nem beleértve) és Washington D.C.-től északra (Washington D.C.-t is beleértve) fekvő túli pont vonatkozásában gyakorolhatók. Montreal és Ottawa egyazon szolgáltatás keretében való kiszolgálása („co-terminalling”) esetén az ötödik szabadság szerinti jogok nem gyakorolhatók. Az ötödik szabadság szerinti jogok közbenső pontok vonatkozásában nem gyakorolhatók.
Csehország	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és két, az Amerikai Egyesült Államok területén, Washington D.C.-től északra (Washington D.C.-t is beleértve) és Chicagótól keletre (Chicagót is beleértve) fekvő túli pont között gyakorolhatók.
Dánia	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és Chicago, valamint Montreal és Seattle között gyakorolhatók. Chicago közbenső vagy túli pontként szolgálható ki. Seattle csak túli pontként szolgálható ki.

Tagállam	Forgalmi jogok
Németország	Ötödik szabadság szerinti jogok kizárólag Montreal és egyetlen, Floridában fekvő túli pont között gyakorolhatók. Alternatívaképpen az ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és két, az Amerikai Egyesült Államok szárazföldi területén belül, de Colorado, Florida, Georgia, Kalifornia, Oregon, Texas és Washington állam területén kívül fekvő túli pont között is gyakorolhatók
Görögország	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és Boston között, Montreal és Chicago között vagy egy Torontón túli pont vonatkozásában gyakorolhatók, amelyet a Görög Köztársaság az Amerikai Egyesült Államok területén belül, de Kalifornia, Texas és Florida állam területén kívül választ meg.
Írország	Ötödik szabadság szerinti jogok Kanadában fekvő pontok és közbenső pontok, valamint Kanadában fekvő pontok és Kanadán túli pontok között gyakorolhatók. Kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások esetében a Kanadában fekvő pontok és harmadik országokban fekvő pontok közötti nemzetközi szállítás biztosításának joga gyakorolható Írországban fekvő pont kiszolgálására vonatkozó követelmény nélkül is.
Olaszország	Ötödik szabadság szerinti jogok az Amerikai Egyesült Államok területének északkeleti részén (Washingtontól északra, Washington is beleértve, és Chicagótól keletre, Chicagót is beleértve) fekvő két közbenső pont és Montreal és/vagy Toronto között gyakorolhatók. Az ötödik szabadság szerinti jog alapján közbenső pontként kiszolgált pontok túli pontként is kiszolgálhatók.

Tagállam	Forgalmi jogok
Lengyelország	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és New York között gyakorolhatók, amely közbenső vagy túli pontként egyaránt kiszolgálható.
Portugália	Ötödik szabadság szerinti forgalmi jogok Kanadában fekvő pontok és közbenső pontok, valamint Kanadában fekvő pontok és túli pontok között gyakorolhatók.
Spanyolország	Ötödik szabadság szerinti jogok közbenső és túli pontként való kiszolgálás vonatkozásában gyakorolhatók: a) Montreal és három további Kanadában fekvő pont, valamint Chicago, Boston, Philadelphia Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth és Houston között; és b) Montreal és Mexikóváros között. Az ötödik szabadság szerinti jogok közül egyidejűleg legfeljebb négy gyakorolhatók.
Svédország	Ötödik szabadság szerinti jogok Montreal és Chicago, valamint Montreal és Seattle között gyakorolhatók. Chicago közbenső vagy túli pontként szolgálható ki. Seattle csak túli pontként szolgálható ki.

Tagállam

Forgalmi jogok

Egyesült Királyság

Ötödik szabadság szerinti jogok Kanadában fekvő pontok és közbenső pontok, valamint Kanadában fekvő pontok és Kanadán túli pontok között gyakorolhatók. Kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások esetében a Kanadában fekvő pontok és harmadik országokban fekvő pontok közötti nemzetközi szállítás biztosításának joga gyakorolható az Egyesült Királyságban fekvő pont kiszolgáltatására vonatkozó követelmény nélkül is.

### 3. SZAKASZ

Az e melléklet 1. szakaszában foglaltak ellenére az e megállapodás 1. cikke szerint a „terület” fogalom-meghatározásába nem tartozó területek tekintetében továbbra is alkalmazni kell a d) Dán Királyság, f) Francia Köztársaság, l) Holland Királyság, és r) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága pontokban szereplő megállapodásokat, azok rendelkezéseinek megfelelően.”

#### 4. §

Az Országgyűlés jóváhagyja a Megállapodás 23. cikkének (2) bekezdésében meghatározott időponttól kezdődően történő ideiglenes alkalmazását.

#### 5. §

(1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) E törvény 2-3. §-a a Megállapodás 23. cikkének (2) bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) E törvény 4. §-a, valamint 5. §-ának (4) bekezdése a Megállapodás 23. cikkének (1) bekezdésében meghatározott időpontban hatályát veszti.

(4) E törvény hatályát veszti, amennyiben az Európai Unió Tanácsa arról értesíti a Magyar Köztársaságot, hogy valamely szerződő fél nem kíván a Megállapodásban részes féllé válni.

(5) A Megállapodás hatálybalépésének naptári napját, valamint a (2)-(4) bekezdésében meghatározott időpont naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter azok ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett egyedi határozatával állapítja meg.

(6) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

## INDOKOLÁS

### ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

Az előterjesztés célja felhatalmazás kérése az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről Kanada közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) aláírására.

A Megállapodás tárgyalására a Tanács 2007 októberében adott mandátumot az Európai Bizottságnak. Az Európai Közösség tagállamai és Kanada közötti légi járatokat jelenleg az egyes tagállamok és Kanada közötti kétoldalú megállapodások alapján működtetik. Ezek a kétoldalú megállapodások azonban olyan rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek az Európai Bíróság 2002. novemberi határozata alapján összeegyeztethetetlenek a közösségi joggal. Erre figyelemmel kiemelten fontos, hogy új közösségi szintű szabályokat fogadjanak el az Európai Unió és Kanada között üzemelő légi járatok tekintetében is.

A Megállapodás hatálya az Európai Közösségek és tagállamai valamint az Egyesült Államok között megkötött Légiközlekedési Megállapodáshoz<sup>1</sup> hasonlóan rendkívül széles. Az Egyesült Államokkal kötött Megállapodáshoz képest azonban jelentős különbség van tekintetben, hogy a Kanadával tervezett Megállapodás egyértelmű menetrendet ad a piacnyitást érintően, meghatározva a szerződő felek által a piacnyitás egyes szakaszaiban megszerzett jogok mértékét. A tervezett rendelkezések alapján az utolsó szakaszban már biztosított a teljes piacnyitás a két fél között és ezzel a légi szabadságjogok és befektetések tekintetében fennmaradt akadályok megszűnnek.

Az első szakaszban a kanadai fél biztosítja a nemzeti jogszabályaiban előírt 25 %-os külföldi tulajdonra vonatkozó korlát megszüntetésére vonatkozó jogszabály-módosítások átvezetését és teljes nyitást biztosít a harmadik<sup>2</sup>, negyedik<sup>3</sup> és hatodik légi szabadságjogok<sup>4</sup> gyakorlása vonatkozásában. A kanadai fél biztosítja továbbá a hatályos kétoldalú megállapodásokban rögzített légi szabadságjogok fenntartását is. A második szakaszban Kanada biztosítja, hogy a kanadai légifuvarozók külföldi tulajdoni hányadának felső határa a szavazásra jogosító részvények 49%-át elérhesse. Ezen túlmenően a Megállapodás alapján az Európai Unión belül a kanadai légifuvarozók számára az ötödik szabadságjog<sup>5</sup> korlátok nélküli alkalmazása is elérhetővé válik. A harmadik szakaszban mind a közösségi, mind a kanadai légifuvarozók számára engedélyezett a szerződő felek területén a letelepedés szabadsága, valamint az ötödik légi szabadságjog minkét fél területére vonatkozóan történő alkalmazása. A Megállapodás az utolsó negyedik szakaszban megszüntet minden, a szerződő felek légitársaságai közötti

<sup>1</sup> 2007. évi XLII. törvény az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

<sup>2</sup> harmadik légi szabadságjog: egy adott államban engedéllyel rendelkező légi fuvarozónak azon joga, hogy egy másik állam területére szállíthasson utasokat, árut és postai küldeményeket abból az államból, amelyben az engedélyt kiállították

<sup>3</sup> negyedik légi szabadságjog: egy adott államban engedéllyel rendelkező légi fuvarozónak azon joga, hogy egy másik állam területén felvehessen utasokat, árut és postai küldeményeket és azokat abba az államba szállítsa, amelyben az engedélyt kiállították

<sup>4</sup> hatodik légi szabadságjog: olyan utas, áru vagy posta légi fuvarozását és kirakását jelenti az engedélyező országba, amelyet az engedélyes országba a kijelölt légi fuvarozó harmadik országból hozott egy másik járatával és átszállással továbbított az engedélyező ország területére. (Illetve fordítva: kereskedelmi fuvar felvételét az engedélyező országban, egy harmadik országba szóló rendeltetéssel, melyet az engedélyes légi fuvarozó saját országában való átszállással, egy másik járatával továbbít a harmadik országba.)

<sup>5</sup> ötödik légi szabadságjog: a légi fuvarozónak azon joga, hogy légi úton utasokat, árut és postai küldeményeket szállíthat két olyan állam között, amelyek egyike sem azonos azzal az állammal, ahol az engedélyt kiállították



diszkriminációt, a beruházások és légi szabadságjogok korlátait eltörlik, biztosítva a hetedik légi szabadságjog<sup>6</sup> korlátlan alkalmazását is.

A Megállapodás alapján a felek lehetővé teszik légitársaságaik számára, hogy a felkínált nemzetközi járatok tekintetében a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi viszonyok alapján állapítsák meg. A Megállapodás lehetőséget biztosít továbbá a franchise- és márkanévhasználati megállapodások más légitársaságokkal való megkötésére is. Rendelkezései szerint a felek biztosítják, hogy légitársaságaik árakat szabad és tisztességes verseny alapján állapíthassák meg. A számítógépes helyfoglalási rendszerek tekintetében a felek saját helyfoglalási rendszerüket és az arra vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket korlátozás nélkül alkalmazhatják. A fentiekén túlmenően a Megállapodás lehetőséget biztosít a légi járatok közös üzemeltetésére, a földi kiszolgálási tevékenység kölcsönös végzésére a másik részes fél területén, valamint a légi járatoknak a légi jármű teljes bérletével (wet-leasing) történő üzemeltetésére. A Megállapodás diszkriminációmentes hozzáférést biztosít a felek repülőtereire és egyéb légi közlekedési létesítményeire. Rendelkezéseit a charter (nem menetrend szerinti) járatokra is alkalmazni kell.

A Megállapodás szorosabb együttműködést alakít ki különösen a légi közlekedés-védelem, a repülésbiztonság, a munkaügyi kérdések, a fogyasztói jogok, a környezetvédelem és a légiforgalmi irányítás területén. Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a Megállapodás új rendelkezéseket tartalmaz a felek közötti együttműködésre vonatkozóan.

A Megállapodás 17. cikkében foglaltak alapján a rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó kérdések megvitatására a felek vegyes bizottságot hoznak létre. A tervezett rendelkezések alapján a vegyes bizottság ösztönözni fogja az új jogszabályi, vagy szabályozási kezdeményezésekről, fejleményekről szóló szakértői szintű eszmecsereket, és mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit. A vegyes bizottság az Európai Bizottság és a tagállamok képviselőiből áll.

A Megállapodás 23. cikkének (2) bekezdése értelmében a Megállapodásban foglalt rendelkezéseket a legutolsó olyan diplomáciai értesítés keltét követő hónap első napjától kezdődően kell ideiglenesen alkalmazni, amelyben a felek értesítették egymást a Megállapodás ideiglenes alkalmazásához szükséges eljárások lezárulásáról. A hazai eljárási rendnek megfelelően rendelkezni kell a Megállapodás hatályba lépéséig annak ideiglenes alkalmazásáról.

A felek diplomáciai jegyzékváltás útján kölcsönösen értesítik egymást a Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső eljárásaik befejezéséről. A Megállapodás a legutolsó diplomáciai jegyzék megküldésének napjától számított egy hónap elteltével lép hatályba. Ezzel a Megállapodás a tagállamok között megkötött légi közlekedési megállapodások vonatkozó rendelkezéseinek helyébe lép. Ezzel a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légi közlekedési megállapodás (kihirdette: 182/2000. (XI. 8.) Korm. rendelet) jelen Megállapodás által szabályozott rendelkezéseit, a Megállapodás hatályba lépésével nem lehet alkalmazni.

A hosszas tárgyalások eredményeként létrejött Megállapodás szövegét a tagállamok a Közlekedési, Távközlési és Energetikai Tanács 2009. március 30-ai ülésén a közlekedésért

<sup>6</sup> hetedik légi szabadságjog: felhatalmazást jelent az engedélyes ország kijelölt légi fuvarozója számára az engedélyes ország érintése nélküli légi fuvarozásra vagyis, hogy az engedélyező ország és egy harmadik ország között - mindkét irányban - utast, árut vagy postát szállíthasson, ellenszolgáltatásért saját területének érintése nélkül

felelős miniszterek politikai elkötelezettségük kinyilvánításaként előzetesen jóváhagyták. A tagállamok erre felhatalmazott képviselői a COREPER II. 2009. április 29-ei ülésén (pre-sign), az Európai Közösség és Kanada részéről pedig a 2009. május 6-ai EU-Kanada Találkozó keretében tervezték aláírni a Megállapodást. A Megállapodás április végére tervezett aláírása azonban elmaradt és azt végül a Közlekedési Miniszterek Tanácsának 2009. december 17-ei ülésén írták alá.

A Megállapodás törvényhozási tárgykört érint, ezért kiemelt fontosságú nemzetközi szerződésnek minősül. A Megállapodás ideiglenes alkalmazására a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 11. §-ának (1) bekezdése alapján akkor kerülhet sor, ha a szerződés kötelező hatályának elismerésére felhatalmazást adó szerv a szerződés ideiglenes alkalmazását a kihirdető jogszabályban jóváhagyja.

# RÉSZLETES INDOKOLÁS

## *Az 1. §-hoz*

Felhatalmazás kérése az Országgyűléstől az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről Kanada közötti légitözlekedési megállapodás kötelező hatályának elismerésére.

## *A 2. §-hoz*

A paragrafus a Megállapodás kihirdetéséről rendelkezik.

## *A 3. §-hoz*

A paragrafus a Megállapodás és mellékleteinek hiteles magyar nyelvű szövegét tartalmazza.

1. cikkhez: A cikk a Megállapodásban szereplő fogalmak meghatározásait tartalmazza.

2. cikkhez: A cikk a felek által a másik fél légitársaságai által folytatott légifuvarozási tevékenység tekintetében biztosítandó légi szabadságjogokat részletezi.

3. cikkhez: A cikk alapján a felek kijelölésként ismerik el a másik fél által a Megállapodás szerinti légi járatok működése céljából kiállított engedélyeket.

4. cikkhez: A cikk a befektetésekre vonatkozó szabályokat tartalmazza.

5. cikkhez: A cikk a felek hatályos jogszabályainak betartásáról rendelkezik.

6. cikkhez: A felek a repülésbiztonság egységesen magas szinten tartását célzó cikkben a felek illetékes hatóságainak a repülésbiztonsággal kapcsolatos lehetőségeit és kötelességeit rögzítették.

7. cikkhez: A cikk értelmében a felek a vonatkozó nemzetközi szerződéseket követve kötelesek a szükséges intézkedéseket meghozni a légitözlekedés védelmének biztosítására. Ennek érdekében a felek erre irányuló kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak, saját területükön biztosítják a hatékony intézkedések megtételét, védelmi előírásokat fogadnak el. Amennyiben valamelyik fél nem az előírásoknak megfelelően jár el a légitözlekedés védelme érdekében, a másik fél konzultációkat kezdeményezhet a problémák gyors megoldása céljából.

8. cikkhez: A cikkben található rendelkezések bizonyos alkatrészek, felszerelések, anyagok meghatározott vámok, adók és illetékek alóli mentességéről rendelkeznek, viszonyosság alapján. Valamely tagállam és Kanada között a kettős adózás elkerülése érdekében kötött, hatályban lévő egyezmények rendelkezéseit a Megállapodás nem érinti.

9. cikkhez: A felek egymás rendelkezésére bocsátják a légi járatok üzemeltetésének felülvizsgálata céljából esetlegesen szükséges adatokat, statisztikai információkat.

10. cikkhez: A követendő fogyasztóvédelmi szabályokra történik utalás a cikkben.

11. cikkhez: A cikk alapján a felek biztosítják a repülőterekhez való hozzáférést, légitözlekedési létesítményeik és az ezekhez kapcsolódó szolgáltatások kölcsönös rendelkezésre bocsátását.

12. cikkhez: A másik fél légitársaságaira kivethető használati díjnak igazságosnak, ésszerűnek, költségekhez köthetőnek, a jogtalan hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek és a felhasználók csoportjai között méltányosan megosztottnak kell lennie. A felek ösztönzik a díjszabásért felelős hatóságok és a szolgáltatásokat igénybe vevő légitársaságok közötti konzultációt, információcserét.

13. cikkhez: A kereskedelmi lehetőségekről szóló cikk a felek légitársaságai részére biztosít jogokat a kapacitás és járatsűrűség megállapítására, valamint a légi járatok a légi jármű teljes

bérletével (wet-leasing) történő üzemeltetésére. Meghatározza továbbá a közös üzemeltetés, a földi kiszolgálás nyújtása, a légitársaságok képviselői tekintetében alkalmazandó szabályokat, valamint a légiközlekedési szolgáltatások értékesítésével, a bevételekkel kapcsolatos bankműveletekkel, a helyi valuta használatával, továbbá az intermodális szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos előírásokat. A cikk lehetőséget biztosít a franchise- és márkanévhasználati megállapodások megkötésére más légitársaságokkal. Rendelkezései szerint a felek biztosítani kötelesek, hogy légitársaságaik az árakat szabad és tisztességes verseny alapján állapítsák meg. A számítógépes helyfoglalási rendszerek tekintetében a felek saját helyfoglalási rendszerüket és az arra vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket korlátozás nélkül alkalmazhatják. Rendelkezéseit a charter (nem menetrend szerinti) járatokra is alkalmazni kell.

14. cikkhez: A cikk versenyre vonatkozó szabályokat tartalmaz.

15. cikkhez: A cikk alapján a felek együttműködni kötelesek légiforgalmi irányítással kapcsolatos kérdések kezelésében és ösztönzik szolgáltatóikat a hatékony együttműködésre.

16. cikkhez: A cikk rendelkezik arról, hogy kijelölt légitársaságnak kell tekinteni Kanada, vagy bármely tagállam olyan légitársaságát, amelyet az adott állam kormánya által Kanadával korábbiakban kötött bilaterális légiközlekedési megállapodásban kijelöltek.

17. cikkhez: A felek képviselőiből álló vegyes bizottság felállításának és működésének szabályait részletezi a cikk. A vegyes bizottság feladata a Megállapodással kapcsolatos konzultációk lefolytatása és a Megállapodás alkalmazásának felülvizsgálata. A vegyes bizottság elősegíti a felek közötti együttműködést, működése konszenzuson alapul.

18. cikkhez: A követendő környezetvédelmi szabályokra történik utalás a cikkben.

19. cikkhez: A cikkben foglaltak alapján bármelyik fél kérheti, hogy a vegyes bizottság vizsgálja meg a felek által felvetett munkaügyi, foglalkoztatással kapcsolatos kérdéseket.

20. cikkhez: A cikk alapján a felek a vegyes bizottság elé terjeszhetnek nemzetközi együttműködéssel kapcsolatos kérdéseket (pl.: két, vagy többoldalú megállapodások alakulása, a Megállapodásban részes felek és más országok közötti légügyi kapcsolatok alakulása).

21. cikkhez: A Megállapodás alkalmazásával, vagy értelmezésével kapcsolatos vitákat a felek a vegyes bizottsághoz utalhatják. Amennyiben a vita a vegyes bizottság határozatával nem rendezhető, bármely fél választottbírószághoz utalhatja az ügyet, a cikkben meghatározott eljárásnak megfelelően.

22. cikkhez: A cikk a Megállapodás módosítására vonatkozó szabályokat tartalmazza.

23. cikkhez: A cikk a megállapodás hatályba lépésére és ideiglenes alkalmazására vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza. A Megállapodás egy hónappal azután lép hatályba, hogy a felek legutolsó, arról szóló diplomáciai jegyzéket is eljuttatták egymásnak, hogy a hatálybalépéshez szükséges belső eljárásokat lezárták. A felek a megállapodást ideiglenesen alkalmazzák a legutolsó olyan diplomáciai értesítés keltét követő hónap első napjától kezdve, amelyben a felek értesítették egymást a Megállapodás ideiglenes alkalmazásához szükséges eljárások lezárulásáról.

24. cikkhez: A Megállapodás megszűnésének eseteiről tartalmaz rendelkezéseket a cikk.

25. cikkhez: A Megállapodást és módosításait nyilvántartásba kell vetetni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél.

26. cikkhez: A cikk alapján, amennyiben a felek tekintetében többoldalú egyezmény lép hatályba a felek kérhetik, hogy a vegyes bizottság vizsgálja meg azt, hogy a többoldalú megállapodás mennyiben érinti a Megállapodás rendelkezéseit.

27. cikkhez: A cikk a Megállapodásnak más megállapodásokkal való viszonyának megállapítására vonatkozó szabályokat tartalmazza.

1. Melléklet: A melléklet meghatározza, hogy a szerződő felek mely útvonalakon biztosítanak fuvarozási lehetőséget a másik szerződő fél légitársaságai számára.

2. Melléklet 1. szakaszához: A szakasz a felek légitársaságainak tulajdonjogára és a légitársaságok feletti ellenőrzés gyakorlására vonatkozó szabályokat tartalmazza.
2. Melléklet 2. szakaszához: A rendelkezések a légi szabadságjogok fokozatos rendelkezésre bocsátásának szabályait tartalmazzák.
3. Melléklet 1. szakaszához: A Melléklet a Kanada és az Európai Közösség tagállamai közötti kétoldalú megállapodásokat sorolja fel.
3. Melléklet 2. szakaszának 1. részéhez: A rendelkezés a kanadai légifuvarozókat az egyes tagállamok vonatkozásában – a kombinált utas és áru fuvarozás és a kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások terén – megillető légi szabadságjogok alkalmazásának feltételeit tartalmazza.
3. Melléklet 2. szakaszának 2. részéhez: A rendelkezés a felsorolt tagállami légifuvarozókat Kanada vonatkozásában – a kombinált utas és áru fuvarozás és a kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások terén – megillető légi szabadságjogok alkalmazásának feltételeit tartalmazza.
3. Melléklet 2. szakaszának 3. részéhez: A Megállapodásnak a tagállamok tengeren túli területeire történő alkalmazásáról rendelkezik.

#### *A 4. §-hoz*

A paragrafus a Megállapodás ideiglenes alkalmazásának jóváhagyását kéri az Országgyűléstől. A hazai eljárási rendnek megfelelően rendelkezni kell a Megállapodás hatálybalépéséig annak ideiglenes alkalmazásáról.

#### *Az 5. §-hoz*

A paragrafus a törvény hatálybalépésével összefüggő és végrehajtásához szükséges rendelkezéseket tartalmazza.