



Miniszterelnökség

Iromány száma: **T/9250.**

Benyújtás dátuma: **2024-09-23 19:33**

Parlex azonosító: **6NBZN1CQ0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Tárgy: **Törvényjavaslat benyújtása**

Benyújtó: **Dr. Semjén Zsolt, miniszterelnök-helyettes**

Előadó: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Törvényjavaslat címe: **A Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről**

A Kormány nevében benyújtom a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről szóló törvényjavaslatot.

2024. évi törvény

a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. §

A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.

4. §

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

(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet a Megállapodás 33. CIKK 3. bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint az 1. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertetését követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

ÁTFOGÓ LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

A DÉLKELET-ÁZSIAI NEMZETEK SZÖVETSÉGÉNEK TAGÁLLAMAI,

VALAMINT AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS TAGÁLLAMAI KÖZÖTT

Az alábbi országok kormányai:

BRUNEI DARUSSALAM ÁLLAM,

A KAMBODZSAI KIRÁLYSÁG,

AZ INDONÉZ KÖZTÁRSASÁG,

A LAOSZI NÉPI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG,

MALAJZIA,

A MIANMARI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

A FÜLÖP-SZIGETEKI KÖZTÁRSASÁG,

A SZINGAPÚRI KÖZTÁRSASÁG,

A THAIFÖLDI KIRÁLYSÁG,

és

A VIETNAMI SZOCIALISTA KÖZTÁRSASÁG,

a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének (ASEAN) tagállamaiként (a továbbiakban együttesen: ASEAN-tagállamok, és külön: ASEAN-tagállam),

egyrészt,

és

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,
A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,
A HORVÁT KÖZTÁRSASÁG,
AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,
A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,
A LETT KÖZTÁRSASÁG,
A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,
A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,
MAGYARORSZÁG,
A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG,
A HOLLAND KIRÁLYSÁG,
AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,
ROMÁNIA,
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,
A FINN KÖZTÁRSASÁG

és

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban együttesen: az EU-szerződések) feleiként és az Európai Unió tagállamaiként (a továbbiakban együttesen: EU-tagállamok, vagy külön: EU-tagállam),

és

AZ EURÓPAI UNIÓ (a továbbiakban: az Unió vagy az EU),

másrésről,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a légi közlekedéshez kapcsolódó érdekeiket, és ezáltal hozzájáruljanak a két régió közötti politikai és gazdasági kapcsolatok szorosabbra fűzéséhez,

FELISMERVE a hatékony légiközlekedési összeköttetések fontosságát a kereskedelem, az idegenforgalom, a beruházások, valamint a gazdasági és társadalmi fejlődés előmozdítása

szempontjából,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy javítsák a légiközlekedési szolgáltatásokat és előmozdítsák a tisztességes versenykörnyezeten, a megkülönböztetésmentességen és a légitársaságok számára biztosított méltányos és egyenlő versenyfeltételeken alapuló nemzetközi légiközlekedési rendszer kialakítását,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légi közlekedésben a legmagasabb fokú biztonságot és védelmet biztosítsák, és ismételten kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légi járművek működését károsan befolyásoló és az utazóközönségnek a polgári repülés biztonságába vetett bizalmát megingató olyan cselekedetek, illetve azokkal való fenyegetések miatti komoly aggodalmukat, amelyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak,

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy az ASEAN-tagállamok és az EU-tagállamok részes felei a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezménynek,

AZZAL A HATÁROZOTT SZÁNDÉKKAL, hogy maximalizálják a szabályozási együttműködés előnyeit,

ELISMERVE a versenyképes légi szolgáltatásokból és az életképes légiközlekedési iparágakból eredő jelentős potenciális előnyöket,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak a légitársaságok számára, felismerve a tisztességes verseny lehetséges előnyeit, valamint azt, hogy bizonyos támogatások hátrányosan befolyásolhatják a versenyt, és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit,

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a felek között meglévő megállapodások és egyezmények keretére építsenek abból a célból, hogy megnyissák a piacokhoz való hozzáférést, és maximalizálják az előnyöket az utasok, a fuvaroztatók, a légitársaságok és a repülőterek, azok alkalmazottai és közösségei, valamint az egyéb kedvezményezettek számára,

MEGERŐSÍTVE a környezetvédelem fontosságát a nemzetközi légiközlekedési politika fejlesztése és végrehajtása terén,

MEGERŐSÍTVE, hogy sürgős intézkedésekre van szükség az éghajlatváltozás kezelése érdekében, és folyamatos együttműködésre a légiközlekedési ágazatbeli üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentése érdekében, összhangban az e kérdéssel foglalkozó többoldalú megállapodásokkal, többek között a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: az ICAO) eszközeivel,

MEGERŐSÍTVE a fogyasztói érdekek védelmének jelentőségét, beleértve a Montrealban, 1999. május 28-án létrejött, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezményben előírt védelmet, ezenkívül a magas szintű fogyasztóvédelem megvalósításának fontosságát, továbbá felismerve az e területen való kölcsönös együttműködés szükségességét,

FELISMERVE, hogy a megnövekedett kereskedelmi lehetőségek nem áshatják alá a felek munkaügyi és kapcsolódó normáit, és megerősítve az e megállapodás által a munkavállalókra, a foglalkoztatásra és a munkafeltételekre gyakorolt hatás figyelembevételének fontosságát, valamint azon előnyök fontosságát, amelyek a nyitott és versenyalapú piacokból származó jelentős gazdasági haszon és a munkavállalók javát szolgáló magas szintű munkaügyi normák ötvözéséből származnak,

TUDOMÁSUL VÉVE azon óhajt, hogy a légi közlekedés továbbfejlődése érdekében fel kell

térképezni a légiközlekedési ipar tőkehozzáféréseinek javítására szolgáló módszereket,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezményt kiegészítő, a légiközlekedésről szóló megállapodást kössenek,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK

HATÁLY

1. Ez a megállapodás az Unió légitársaságai által az ASEAN-tagállamok területéről induló, területén belüli vagy területére irányuló, valamint az ASEAN-tagállamok légitársaságai által az Unió területéről induló, területén belüli vagy területére irányuló légi járatok üzemeltetését, valamint az említett légi járatokhoz kapcsolódó bizonyos szolgáltatások e megállapodással összhangban történő nyújtását szabályozza.

2. A kétségek elkerülése érdekében ez a megállapodás semmi esetre sem értelmezhető úgy, mint amely egy ASEAN-tagállam bármely légitársasága által egy másik ASEAN-tagállam területéről induló, területén belüli vagy területére irányuló légi járatok üzemeltetését, vagy az említett légi járatokhoz kapcsolódó bizonyos szolgáltatások nyújtását szabályozza.

2. CIKK

Fogalommeghatározások

1. E megállapodás alkalmazásában:

(a) „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény, amely magában foglal minden, az egyezmény 90. cikke alapján elfogadott mellékletet, valamint a mellékleteknek vagy az egyezménynek a 90. és a 94. cikk szerinti módosításait, amennyiben az ilyen mellékletek és módosítások a felek számára hatályba léptek;

(b) „Montreali Egyezmény”: a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban létrejött egyezmény;

(c) „légi közlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy kombináltan, a nyilvánosság számára díj vagy ellenszolgáltatás ellenében igénybe vehető, légi járműveken történő szállítása, beleértve a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti légi járatokat is;

(d) „illetőség megállapítása”: annak megállapítása, hogy a jelen megállapodás alapján légi járatok üzemeltetését kínáló légitársaság eleget tesz a tulajdonjogra, a tényleges ellenőrzésre és a központi ügyvezetés helyére vonatkozó, a 4. cikkben foglalt követelményeknek;

(e) „illetékes hatóságok”: az e megállapodás alapján a felekre háruló szabályozási vagy igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatalok vagy szervek;

(f) „versenyhatóság”: valamely fél versenyjogának érvényesítéséért felelős illetékes hatóság vagy hatóságok, ideértve az Unió esetében az Európai Bizottságot is;

(g) „versenyjog”: az egyik fél joghatósága alá tartozó, a következő magatartással foglalkozó jog, ha az hatással lehet az említett fél területére irányuló, onnan induló vagy azon belüli légi járatok üzemeltetésére:

(i) légitársaságok közötti megállapodások, légitársaságok társulásai által hozott döntések és összehangolt magatartások, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;

(ii) erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több légitársaság részéről; vagy

(iii) a légitársaságok közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen csökkentik a versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;

(h) „számítógépes helyfoglalási rendszer” (a továbbiakban: SzHR): olyan számítógépes rendszer, amely tájékoztatást nyújt egynél több légitársaságról (többek között annak menetrendjéről, szabad kapacitásáról és díjtételeiről) olyan eszközökkel vagy azok nélkül, amelyeken keresztül helyfoglalás végezhető vagy jegyek adhatók ki oly módon, hogy ezen szolgáltatások részben vagy egészben az előfizetők rendelkezésére állnak, továbbá magában foglal „globális értékesítési rendszereket” (GDS) is, amennyiben ezek tartalmazznak légiközlekedési termékeket;

(i) „megkülönböztetés”: bármely jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés;

(j) „tényleges ellenőrzés”: jogosultságok, szerződések, illetve bármely más eszköz alapján létrejött kapcsolat, amely elkülönülten vagy együttesen, és az érintett jogi és ténybeli körülmények figyelembevételével lehetővé teszi döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását egy vállalkozásban, különösen a következők révén:

(i) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;

(ii) olyan jogosultságok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületeinek összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve;

(k) „megfelelőség megállapítása”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás alapján légi járatok üzemeltetését kínáló légitársaság az ilyen járatok üzemeltetéséhez kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel rendelkezik, és hajlandó betartani az ilyen járatok üzemeltetésére irányadó jogszabályokat, egyéb rendelkezéseket és követelményeket;

(l) „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költsége, amely magában foglalhatja a tőkeköltségek és az értékcsökkenési leírás megfelelő összegeit, valamint a karbantartási, üzemeltetési, irányítási és igazgatási költségeket;

(m) „nemzetközi légi közlekedés”: az egynél több állam területe feletti légtérben megvalósuló légi közlekedés;

(n) „jelentős ügyletek”: áruk és szolgáltatások nyújtása, amelyek olyan méretűek, hogy befolyásolják a felek légitársaságainak tisztességes és egyenlő versenyfeltételeit;

(o) „nem menetrend szerinti légi járat”: olyan légiközlekedési szolgáltatás, amely nem menetrend szerinti légi járat;

(p) „fél”: egyrészt az Unió és az EU-tagállamok, vagy másrészt valamely ASEAN-tagállam;

(q) „felek” :

(i) az Unió és az EU-tagállamok; és

(ii) az ASEAN-tagállamok.

(r) „központi ügyvezetés helye”: a légitársaság azon fél területén található központi irodája vagy székhelye, amelyen belül a légitársaság elsődleges pénzügyi funkcióit és operatív irányítását gyakorolják, ideértve annak légi alkalmassági irányítását is;

(s) „menetrend szerinti légi járatok”: olyan repüléssorozat, amely rendelkezik valamennyi következő jellemzővel:

(i) keresztülhalad egynél több állam területe feletti légtéren;

(ii) utasok, poggyász, postai küldemények és/vagy áru szállítása céljából légi jármű teljesíti térítés ellenében olyan módon, hogy minden egyes járat nyitva áll a nyilvánosság tagjai általi használat előtt;

(iii) úgy üzemeltetik, hogy az ugyanazon két vagy több pont közötti forgalmat szolgálja ki, akár:

(A) közzétett menetrend alapján; akár

(B) olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsorozatot képeznek;

(t) „saját kiszolgálás”: amikor a légitársaság közvetlenül biztosítja önmaga számára a földi kiszolgálás egy vagy több fajtáját, és nem köt semmiféle szerződést harmadik féllel az ilyen szolgáltatások elvégzésére. E meghatározás alkalmazásában a légitársaságok egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, amennyiben:

(i) az egyik többségi tulajdonnal rendelkezik a másikban; vagy

(ii) mindegyiknek egyetlen szervezet a többségi tulajdonosa;

(u) „a felek egyikének gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar”: olyan kivételes, ideiglenes és jelentős válság, amely egy ASEAN-tagállam vagy egy EU-tagállam egész gazdaságát érinti, nem csupán egy konkrét régiót vagy gazdasági ágazatot;

(v) „állami tulajdonban lévő vállalkozás”: olyan kereskedelmi tevékenységet folytató vállalat, amelynek esetében:

(i) valamely fél a vállalat jegyzett tőkéjének vagy a vállalat által kibocsátott részvényekhez kapcsolódó szavazatok több mint 50 %-ával rendelkezik; vagy

(ii) valamely fél közvetetten vagy közvetlenül döntő befolyást gyakorol, vagy lehetősége van arra, hogy döntő befolyást gyakoroljon az abban való pénzügyi részesedése, a működésére irányadó szabályok vagy gyakorlatok alapján vagy az ilyen döntő befolyás kialakítása szempontjából releváns bármely egyéb eszköz révén. Valamely fél részéről döntő befolyást kell feltételezni, amikor valamely fél közvetlenül vagy közvetve a vállalkozás igazgatási, irányító vagy felügyelő testülete tagjainak több mint felét kinevezheti;

(w) „nem kereskedelmi célú leszállás”: utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények légiközlekedési szolgáltatás keretében történő felvételétől vagy kirakásától eltérő bármely célra irányuló leszállás;

(x) „támogatás”: a kormányzat vagy bármely más állami szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás,

beleértve a következőket:

(i) pénzeszközök – így például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – így például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;

(ii) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének elmulasztása;

(iii) az általános infrastruktúra szükségletein kívüli áruk vagy szolgáltatások nyújtása, illetve áruk vagy szolgáltatások beszerzése; vagy

(iv) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az (1) bekezdés x) pontjának i., ii. és iii. alpontjában említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól,

az engedélyező hatóság joghatósága alá tartozó jogalanyra vagy iparágra, illetve szervezetek vagy iparágak csoportjára korlátozódik, és a légitársaságok számára gazdasági előnyt biztosít. Nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi beavatkozás előnyt biztosít, amennyiben egy magánpiaci szereplő a szóban forgó közigazgatási szervével megegyező helyzetben, kizárólag jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelve, ugyanazon pénzügyi beavatkozást nyújtotta volna;

(y) „ár”: utasok, poggyász és/vagy áru (a postai küldemények kivételével) légi közlekedésben (a légi közlekedéssel összefüggő bármely egyéb szállítási módot is beleértve) történő szállításért a légitársaságok – vagy azok képviselői – által felszámított díjak, tarifák vagy illetékek, valamint az ilyen díjak, tarifák vagy illetékek rendelkezésre állására vonatkozó feltételek;

(z) „terület”: az ASEAN-tagállamok esetében a szárazföldi terület, a belvizek, a szigetek közötti vizek, a parti tenger, a tengerfenék és annak altalaja, valamint a felettük lévő légtér; és az Unió esetében az EU-szerződések hatálya alá tartozó szárazföldi terület, belvizek és felségvizek, az említett szerződésekben megállapított feltételek szerint, valamint a tengerfenék és annak altalaja és az ezek feletti légtér; és

(aa) „használati díj”: a légitársaságokra a repülőtér, a légi navigáció vagy a légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgáltatások – beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat és létesítményeket is – biztosításért kivetett díj, vagy a zajjal kapcsolatos díj, amely magában foglalja a repülőtereken vagy azok környékén felmerülő helyi levegőminőségi problémák kezelését célzó díjakat is. A kétségek elkerülése érdekében ez a meghatározás nem foglalja magában a nemzetközi légi közlekedésből származó, éghajlatváltozással összefüggő kibocsátások kezelésére szolgáló rendszereket.

3. CIKK

Forgalmi jogok biztosítása

Útvonal-meghatározás

1. Valamennyi ASEAN-tagállam engedélyezi az Unió légitársaságai számára, hogy a következő útvonalakon üzemeljenek:

bármely pont az Unióban – bármely közbenső pont – bármely pont az említett ASEAN-tagállamban – bármely ezen túli pont.

A fent meghatározott útvonalak céljaira a közbenső pontok és az azokon túli pontok magukban foglalják a bármely más ASEAN-tagállamban található egy vagy több pontot.

2. Az Unió és tagállamai engedélyezik valamely ASEAN-tagállam légitársaságai számára, hogy a következő útvonalakon üzemeljenek:

bármely pont az említett ASEAN-tagállamban – bármely közbenső pont – bármely pont az Unióban – bármely ezen túli pont.

A fent meghatározott útvonalak céljaira az Unióban található pontok magukban foglalják a bármely EU-tagállamban található egy vagy több pontot.

Forgalmi jogok

3. A felek biztosítják egymásnak a légitársaságaik által végzett nemzetközi légi közlekedés tekintetében a következő jogokat:

(a) a jogot nyújtó fél területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;

(b) a jogot nyújtó fél területén való, nem kereskedelmi célú leszállás joga;

(c) valamely ASEAN-tagállam légitársaságainak azon joga, hogy nemzetközi légi közlekedést végezzenek menetrend szerinti és nem menetrend szerinti utas-, áruszállítási és kombinált járatok révén az említett ASEAN-tagállam bármely pontja és az Unió bármely pontja között (harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok);

(d) az Unió légitársaságainak azon joga, hogy nemzetközi légi közlekedést végezzenek menetrend szerinti és nem menetrend szerinti utas-, áruszállítási és kombinált járatok révén az Unió bármely pontja és az ASEAN-tagállamok bármely pontja között (harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok);

(e) valamely ASEAN-tagállam légitársaságainak azon joga, hogy nemzetközi légiközlekedési szolgáltatást végezzenek menetrend szerinti és nem menetrend szerinti utas-, áruszállítási és kombinált járatok révén valamely EU-tagállam bármely pontja és egy másik EU-tagállam bármely pontja vagy egy harmadik ország bármely pontja között egy olyan járat részeként, amelynek kiindulási pontja vagy célállomása az említett ASEAN-tagállamban található (ötödik szabadságjog), e cikk (4) bekezdésére is figyelemmel;

(f) az Unió légitársaságainak azon joga, hogy nemzetközi légiközlekedési szolgáltatást végezzenek menetrend szerinti és nem menetrend szerinti utas-, áruszállítási és kombinált járatok révén egy ASEAN-tagállam bármely pontja és egy másik ASEAN-tagállam bármely pontja vagy egy harmadik ország bármely pontja között egy olyan járat részeként, amelynek kiindulási pontja vagy célállomása az Unióban található (ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok), e cikk (5) bekezdésére is figyelemmel; és

(g) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

4. Az utas- és kombinált járatok tekintetében az e cikk (3) bekezdésének e) pontja alapján biztosított jogok minden ASEAN-tagállam esetében a következő feltételektől függnék:

(a) e megállapodás hatálybalépését követően azonnal minden irányban hetente legfeljebb hét (7) járat üzemeltethető az egyes EU-tagállamokból történő indulással vagy oda érkezéssel

(b) két (2) év elteltével minden irányban hetente legfeljebb hét (7) további járat üzemeltethető az egyes EU-tagállamokból történő indulással vagy oda érkezéssel; és

(c) az e cikk (4) bekezdésének b) pontja alapján üzemeltetett járatok nem szolgálhatnak ki egy EU-tagállam és egy harmadik ország közötti olyan útvonalakat, amelyeket valamely uniós légitársaság már kiszolgál. E bekezdés alkalmazásában egy útvonalat akkor kell egy uniós légitársaság által kiszolgáltatni tekinteni, ha a légitársaság az említett útvonalat menetrend szerinti járatokkal saját légi járművével, illetve személyzettel együtt vagy anélkül bérelt légi járművekkel üzemelteti, vagy megállás nélküli járatok esetében közös üzemeltetés útján.

5. Az utas- és kombinált járatok tekintetében az e cikk (3) bekezdésének f) pontja alapján biztosított jogok minden EU-tagállam esetében a következő feltételektől függnnek:

(a) e megállapodás hatálybalépését követően azonnal minden irányban hetente legfeljebb hét (7) járat üzemeltethető az egyes ASEAN-tagállamokból történő indulással vagy oda érkezéssel;

(b) két év elteltével minden irányban hetente legfeljebb hét (7) további járat üzemeltethető az egyes ASEAN-tagállamokból történő indulással vagy oda érkezéssel; és

(c) az e cikk (5) bekezdésének b) pontja alapján üzemeltetett járatok nem szolgálhatnak ki egy ASEAN-tagállam és egy harmadik ország közötti olyan útvonalakat, amelyeket valamely ASEAN-tagállam légitársasága már kiszolgál. E bekezdés alkalmazásában egy útvonalat akkor kell egy ASEAN-tagállam légitársasága által kiszolgáltatni tekinteni, ha a légitársaság az említett útvonalat menetrend szerinti járatokkal saját légi járművével, illetve személyzettel együtt vagy anélkül bérelt légi járművekkel üzemelteti, vagy megállás nélküli járatok esetében közös üzemeltetés útján.

Üzemeltetési rugalmasság

6. Mindegyik fél légitársaságai a fenti (1) és (2) bekezdésben meghatározott útvonalakon üzemelő bármely, illetve valamennyi járat tekintetében saját döntésük szerint:

(a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;

(b) egyazon járat esetében különböző járatszámokat kombinálhatnak;

(c) e cikk (3) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban bármely kombinációban és bármely sorrendben kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat és a felek területén lévő pontokat;

(d) kihagyhatnak egy vagy több pontot;

(e) bármely légi járművről bármely másik légi járművükre bármely ponton forgalmat csoportosíthatnak át (légi járművek bármely kombinációja);

(f) bármely fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton megszakíthatják útjukat;

(g) másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre;

(h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül az ilyen forgalom eredetére; és

(i) ugyanazon EU-tagállamon vagy ASEAN-tagállamon belül ugyanazon szolgáltatás keretében egynél több pontot is kiszolgálhatnak (co-terminalisation).

7. Az e cikk (6) bekezdésében előírt üzemeltetési rugalmasság iránybeli vagy földrajzi korlátozás nélkül is gyakorolható, feltéve, hogy:

(a) egy ASEAN-tagállam légitársaságai által üzemeltetett járatok kiszolgálják egy az említett ASEAN-tagállamban található pontot; és

(b) az Unió légitársaságai által üzemeltetett járatok kiszolgálják egy Unión belüli pontot.

8. Mindegyik fél lehetővé teszi mindegyik légitársaság számára, hogy az általa kínált nemzetközi légi járatok sűrűségét és kapacitását kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik fél sem alkalmazhat egyoldalúan korlátozást a forgalom nagysága, a légi járatok sűrűsége vagy gyakorisága, a forgalom útvonala, kiindulási pontja és célpontja, valamint a másik fél légitársaságai által üzemeltetett légi járművek típusa vagy típusai tekintetében, kivéve, ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, a légiforgalmi szolgáltatások biztonságával kapcsolatos, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból, megkülönböztetésmentes módon szükséges, vagy e megállapodás másként rendelkezik.

9. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mint amely a következő jogok bármelyikét biztosítja:

(a) az ASEAN-tagállamok tekintetében a légitársaságai számára az ugyanazon EU-tagállam egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények bármely EU-tagállamban ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére vonatkozó jog; és

(b) az Unió tekintetében a légitársaságai számára az ugyanazon ASEAN-tagállam egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények bármely ASEAN-tagállamban ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére vonatkozó jog.

4. CIKK

Üzemeltetési engedélyek és műszaki jóváhagyások

1. Az egyik fél légitársasága által benyújtott kérelem kézhezvételekor a másik fél a legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, feltéve, hogy a következő feltételek mindegyike teljesül:

(a) Valamely ASEAN-tagállam légitársasága esetében:

(i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye az említett ASEAN-tagállamban található, és a légitársaság az ugyanazon ASEAN-tagállam jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

(ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet a légi jármű üzemeltetési engedélyét kiadó ASEAN-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen meg van határozva; és

(iii) a légitársaság feletti tulajdonjoggal – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – és tényleges ellenőrzéssel az említett ASEAN-tagállam és/vagy az abban illetőséggel rendelkező személyek rendelkeznek;

(b) Az Unió légitársasága esetében:

(i) a légitársaság az Unió területén székhellyel és az uniós jognak megfelelő érvényes működési

engedéllyel rendelkezik;

(ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet a légi jármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen meg van határozva; és

(iii) a légitársaság egy vagy több EU-tagállam, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes más államok, Svájc, az ilyen államokban illetőséggel rendelkező személyek, vagy mindezek kombinációjának közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;

(c) A 15. és 16. cikk teljesül; és

(d) A légitársaság teljesíti a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére szokásosan alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések alapján előírt feltételeket.

2. E cikk és az 5. cikk alkalmazásában a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletre vonatkozó bizonyíték a következőkre terjed ki:

(a) az érintett légitársaság, amely az érintett fél illetékes hatósága által kiállított érvényes működési engedéllyel rendelkezik, és megfelel a működési engedélyt kibocsátó említett fél által szabott, a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére vonatkozó kritériumoknak; és

(b) az említett fél az említett légitársaság tekintetében az ICAO szabványainak megfelelő biztonsági és védelmi felügyeleti programokkal rendelkezik, és ilyeneket tart fenn.

3. Az üzemeltetési engedélyek és műszaki jóváhagyások odaítélésekor a felek a másik fél valamennyi fuvarozóját megkülönböztetésmentes módon kezelik.

4. Egy másik fél légitársasága üzemeltetési engedély iránti kérelmének kézhezvételekor valamely fél ugyanúgy elismeri az említett másik fél által az említett légitársaságot illetően tett megfelelőségi és/vagy illetőségi megállapítást, mintha az ilyen megállapítást saját illetékes hatóságai tették volna, és az 5. cikk (2) bekezdésében foglalt esetek kivételével ilyen kérdéseket a továbbiakban nem vizsgál. A kétségek elkerülése érdekében e bekezdés nem vonatkozik a biztonsági tanúsítványokkal vagy engedélyekkel, a védelmi intézkedésekkel és a biztosítási fedezettel kapcsolatos megállapítások elismerésére.

5. CIKK

Az üzemeltetési engedélyek vagy műszaki jóváhagyások elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

1. Bármely fél jogosult arra, hogy egy másik fél légitársaságának üzemeltetési engedélyeit vagy műszaki jóváhagyásait elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, illetve az említett másik fél légitársaságának működését egyéb módon elutasítsa, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, amennyiben:

(a) valamely ASEAN-tagállam légitársasága esetében:

(i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem egy ASEAN-tagállamban található, vagy a légitársaság nem rendelkezik ugyanazon ASEAN-tagállam jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy

(ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem a légi jármű üzemeltetési engedélyét kiadó ASEAN-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen meghatározva; vagy

(iii) az említett ASEAN-tagállam és/vagy az abban illetőséggel rendelkező személyek nem rendelkeznek a légitársaság feletti tulajdonjoggal – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – vagy tényleges ellenőrzéssel;

(b) az Unió légitársasága esetében:

(i) a légitársaság nem rendelkezik az Unió területén székhellyel, vagy nem rendelkezik az uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy

(ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem a légi jármű üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen meghatározva; vagy

(iii) a légitársaság nem egy vagy több EU-tagállam, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás egy vagy több tagállama, Svájc és/vagy ezen államokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll; vagy

(c) a légitársaság nem tett eleget a 7. cikkben említett jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek.

2. Amennyiben valamely fél alapos okkal feltételezi, hogy egy másik fél légitársasága az e cikk (1) bekezdésében meghatározott helyzetek valamelyikében van, az említett fél konzultációt kérhet az említett másik féltől.

3. Az ilyen konzultációkat a lehető leghamarabb, de legkésőbb a konzultációkra vonatkozó kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Ha az ilyen konzultációk megkezdésének időpontjától számított harminc (30) napon belül vagy más meghatározott időpontig nem sikerül megállapodásra jutni, vagy nem kerül sor az elfogadott kiigazító intézkedésre, akkor ez a konzultációt kérő fél számára alapot képez arra, hogy a 4. és a 7. cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében az érintett légitársaság üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyásait elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, illetve az érintett légitársaság működését egyéb módon elutasítsa, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza.

4. E cikk (3) bekezdésének ellenére az e cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett esetben a felek azonnali vagy sürgős intézkedést hozhatnak, amennyiben azt vészhelyzet vagy a további meg nem felelés megelőzése megkívánja. A kétségek elkerülése érdekében további meg nem felelésről olyan esetben van szó, ha az érintett felek illetékes hatóságai között már felmerült a meg nem felelés kérdése.

5. Ez a cikk nem korlátozza bármely fél azon jogait, hogy a 8., 15., 16. vagy 25. cikk rendelkezéseivel összhangban elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza egy másik fél légitársaságának vagy légitársaságainak üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását, illetve egyéb módon elutasítsa, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza egy másik fél légitársaságának vagy légitársaságainak működését.

6. CIKK

A tulajdonlás és az ellenőrzés liberalizációja

A felek elismerik a saját légitársaságaik tulajdonlásának és ellenőrzésének fokozatos liberalizálásából származó lehetséges előnyöket. A felek a 23. cikkben említett vegyes bizottság keretében egy adandó alkalommal megvizsgálhatják a légitársaságok tulajdonlásának és ellenőrzésének kölcsönös liberalizációját. A vegyes bizottság ezt követően a 23. cikk (4) bekezdésének f) pontjával és a 28. cikkel összhangban javasolhatja e megállapodás módosítását.

7. CIKK

A jogszabályok és egyéb rendelkezések betartása

1. Egy másik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor vagy onnan való távozáskor a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműnek az adott területre történő belépésével, ottani működésével vagy onnan történő kilépésével kapcsolatos jogszabályokat és egyéb rendelkezéseket betartják valamely fél légitársaságai.

2. Egy másik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor vagy onnan való távozáskor az utasoknak, a személyzetnek, a poggyásznak, az áruknak és/vagy a postai küldeményeknek az e fél területére történő belépésével, ottani működésével vagy onnan történő kilépésével kapcsolatos jogszabályait és egyéb rendelkezéseit (beleértve a belépésre, a vámkezelésre, a bevándorlásra, az útlevelekre, a vámeljárássokra és a karanténra vonatkozó rendelkezéseket, vagy a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) betartják valamely fél légitársaságainak ilyen utasai, személyzete és áruai, illetve a nevükben eljáró személyek.

3. Mindegyik fél a saját területén lehetővé teszi egy másik fél légitársaságai számára, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítására, hogy csak az említett másik fél területére történő belépéshez vagy az ott történő átutazáshoz szükséges úti okmányokkal rendelkező személyeket szállítsanak.

8. CIKK

Tisztességes verseny

1. A felek megállapodnak abban, hogy közös céljuk egy olyan tisztességes versenykörnyezet kialakítása, amelyben a felek légitársaságai méltányos és egyenlő versenyfeltételeket élveznek a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén.

2. Az e cikk (1) bekezdésében említett célkitűzés elérése érdekében a felek:

(a) elfogadják vagy fenntartják a versenyjogot;

(b) működési szempontból független, minden szükséges hatáskörrel és erőforrással rendelkező versenyhatóságot hoznak létre vagy tartanak fenn, amely hatékonyan érvényesíti a fél versenyjogát. A versenyhatóság határozatai ellen fellebbezéssel lehet élni, és az említett fél bírósága vagy törvényszéke felülvizsgálhatja azokat;

(c) saját joghatóságukon belül felszámolják a megkülönböztetés és a tisztességtelen gyakorlatok minden olyan formáját, amely hátrányosan befolyásolná a másik fél légitársaságainak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén. A kétségek elkerülése érdekében e cikk (2) bekezdése c) pontjának egyetlen rendelkezése sem foglalja magában a 2. cikk (1) bekezdésének g) pontjában leírt magatartást; és

(d) a légitársaságok számára nem nyújtanak vagy tartanak fenn támogatást, ha ezen támogatások a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén hátrányosan befolyásolják a másik fél

légitársaságainak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit.

3. E cikk (2) bekezdésének d) pontja ellenére lehetőség van a következőkre:

(a) a fizetéképtelen vagy nehéz helyzetben lévő légitársaságok számára nyújtott támogatás, feltéve, hogy:

(i) ez a támogatás egy olyan, reális feltételezéseken alapuló, hiteles szerkezetátalakítási terv függvénye, amelynek célja, hogy észszerű időn belül biztosítsa a nehéz helyzetben lévő légitársaság talpra állását; és

(ii) az érintett légitársaság, annak befektetői vagy részvényesei jelentős mértékben hozzájárulnak a szerkezetátalakítás költségeihez;

(b) a nehéz helyzetben lévő légitársaság részére kölcsönök vagy hitelgaranciák formájában nyújtott, azon összegre korlátozódó ideiglenes likviditási támogatás, amely az érintett légitársaságnak a szerkezetátalakítási vagy felszámolási terv kidolgozásához szükséges ideig tartó üzleti életben tartásához szükséges;

(c) feltéve, hogy a célkitűzések eléréséhez szükséges minimális összegekre korlátozódnak, és a felek közötti légiközlekedési szolgáltatások nyújtására gyakorolt hatások a minimális szinten maradnak:

(i) a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás;

(ii) a felek egyikének gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar megszüntetésére nyújtott támogatás;

(iii) a lakosság olyan alapvető szállítási szükségleteinek kielégítéséhez szükséges, egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott légitársaságoknak nyújtott támogatások, amelyeket a piaci erők önmagukban nem tudnak kielégíteni, feltéve, hogy ezek a támogatások az érintett légi járatok üzemeltetéséért járó méltányos díjazásra korlátozódnak; és

(iv) valamennyi légitársaság számára elérhető támogatások, amelyek jogilag vagy ténylegesen nem korlátozódnak bizonyos légitársaságokra.

4. A felek biztosítják, hogy az e megállapodás alapján légiközlekedési szolgáltatásokat nyújtó légitársaságaik mindegyike közzé tegyen, vagy egyébként készítsen és kérésre rendelkezésre bocsásson egy éves pénzügyi jelentést és azt kísérő pénzügyi kimutatást, amelyeket független ellenőrzés alá vetnek, és amelyek megfelelnek a nemzetközileg elismert számviteli és vállalati pénzügyi közzétételi standardoknak, így például a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardoknak. A támogatásokat minden esetben elkülönítetten kell azonosítani a pénzügyi jelentésben.

5. A légi közlekedésre vonatkozóan mindegyik fél biztosítja, hogy azon légitársaságok és az áruk és szolgáltatások terén működő szolgáltatók közötti jelentős ügyletek, amelyek az említett fél állami tulajdonban lévő vállalkozásai (bármely formában), a szokásos piaci feltételek szerint lebonyolított ügyletekkel egyenértékű kereskedelmi feltételeken alapuljanak.

6. Mindegyik fél egy másik fél kérésére harminc (30) napon vagy egy megállapodás szerinti időszakon belül az említett másik fél rendelkezésére bocsátja azon releváns információkat, amelyek észszerűen kérhetők e cikk rendelkezései betartásának biztosítása érdekében. Ez magában foglalhatja a támogatásokkal és az e cikk (4) és (5) bekezdésében említett tételekkel kapcsolatos

további információkat. Kérésre az ilyen információkat az információt átvevő fél bizalmasan kezeli.

7. Ha egy vagy több fél (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a kezdeményező fél) úgy ítéli meg, hogy légitársaságaik méltányos és egyenlő versenyfeltételeit hátrányosan érintik a következők:

(a) az e cikk (2) bekezdésének c) pontja alapján tiltott hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlatok;

(b) az e cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében tiltott, a (3) bekezdésben felsoroltaktól eltérő támogatás; vagy

(c) az e cikk (6) bekezdése szerint kért információk közlésének elmulasztása,

e cikk (8)–(10) bekezdésének megfelelően járhat el.

8. A kezdeményező fél konzultáció iránti írásbeli kérelmet nyújt be az érintett félnek vagy feleknek (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a megkeresett fél). A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha az említett felek másként állapodnak meg.

9. Amennyiben a kezdeményező fél és a megkeresett fél a konzultáció iránti kérelem kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül nem jut megállapodásra az ügyben, a kezdeményező fél intézkedéseket hozhat a megkeresett fél azon légitársaságainak összességével vagy egy részével szemben, amelyek a vitatott magatartást elkövették, vagy amelyek a hátrányos megkülönböztetés, tisztességtelen gyakorlatok vagy támogatások kedvezményezettjei voltak.

10. Az e cikk (9) bekezdése alapján hozott intézkedéseknek megfelelőnek és arányosnak kell lenniük, és az alkalmazási körük és időtartamuk tekintetében olyan mértékre kell korlátozódniuk, amely feltétlenül szükséges a kezdeményező fél légitársaságainak okozott kár enyhítése és a megkeresett fél légitársaságai által nyert jogtalan előny megszüntetése érdekében.

11. Amennyiben az e cikk hatálya alá tartozó ügyeket a 25. cikkben meghatározott vitarendezési eljárásra utalják:

(a) a 25. cikk (2) és (3) bekezdésének ellenére a jogvitát döntéshozatal céljából azonnal valamely személy vagy szerv elé lehet utalni, vagy választottbíróság elé lehet terjeszteni; és

(b) a 25. cikk (10), (11) és (12) bekezdésében megállapított határidőket a felére kell csökkenteni.

12. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti, korlátozza vagy veszélyezteti a felek versenyhatóságainak vagy az említett hatóságok határozatait felülvizsgáló bíróságoknak vagy törvényszékeknek a tekintélyét vagy hatásköreit. A kezdeményező fél által e cikk (9) bekezdése alapján hozott intézkedések nem érintik az említett hatóságok és bíróságok vagy törvényszékek, köztük a megkeresett fél által hozott esetleges lépéseket és intézkedéseket. A felek versenyhatóságainak és a bíróságoknak vagy törvényszékeknek azon lépéseit és intézkedéseit, amelyek felülvizsgálják az említett hatóságok határozatait, ki kell zárni a 25. cikkben megállapított vitarendezési mechanizmusból.

9. CIKK

Üzleti tevékenység

1. A felek egyetértenek abban, hogy a légitársaságaik üzleti tevékenységének útjában álló akadályok gátolnák az e megállapodás révén elérendő előnyöket. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek az ilyen akadályok megszüntetésében, amennyiben az ilyen akadályok gátolhatják a kereskedelmi ügyletek lebonyolítását, versenytorzulást idézhetnek elő, vagy befolyásolják a versenyfeltételek egyenlőségét.

2. A vegyes bizottság nyomon követi a felek légitársaságai által az üzleti tevékenység folytatása előtt álló akadályok hatékony felszámolása terén elért eredményeket.

10. CIKK

Kereskedelmi műveletek

1. A felek biztosítják egymásnak az e cikk (2)–(17) bekezdésében meghatározott jogokat. E cikk alkalmazásában a felek légitársaságai nem kötelesek helyi partnert fenntartani.

A légitársaságok képviselői

2. Mindegyik fél légitársaságai szabadon létesíthetnek irodákat és létesítményeket a másik fél területén a megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtása érdekében, amennyire ez megvalósítható, és megkülönböztetéstől mentesen.

3. A biztonsági és védelmi előírások sérelme nélkül, amennyiben az ilyen létesítmények egy repülőtéren találhatóak, a rendelkezésre álló hely alapján korlátozások vonatkozhatnak rájuk.

4. Mindegyik fél légitársaságai – egy másik félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és egyéb rendelkezéseivel összhangban – bevihetik az említett másik fél területére, és ott foglalkoztathatják a légiközlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakembereket. Szükség esetén a felek késedelem nélkül elvégzik a munkavállalási engedélyek kiadását az e bekezdésben említett irodákban foglalkoztatott személyzet – köztük a bizonyos ideiglenes feladatokat végzők – számára, a hatályos releváns jogszabályokra és egyéb rendelkezésekre is figyelemmel.

Földi kiszolgálás

5. (a) E cikk (5) bekezdése b) pontjának sérelme nélkül mindegyik fél légitársaságainak joguk van egy másik fél területén történő földi kiszolgálással kapcsolatban:

(i) teljesíteni a saját földi kiszolgálásukat (saját kiszolgálás); vagy

(ii) teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló szolgáltatók közül választani, az érintett fél jogszabályaival és egyéb rendelkezéseivel összhangban.

(b) E cikk (5) bekezdésének a) pontja biztonsági és védelmi megfontolásoktól, valamint fizikai vagy üzemeltetési korlátoktól függ. Amennyiben ilyen megfontolások a saját kiszolgálást korlátozzák, megakadályozzák, vagy nem teszik lehetővé, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn valódi verseny, a releváns fél biztosítja, hogy minden ilyen szolgáltatás valamennyi légitársaság számára egyenlő és megfelelő módon rendelkezésre álljon, és hogy az ilyen szolgáltatások árát releváns, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok szerint határozzák meg.

Résidőkiosztás a repülőtereken

6. Mindegyik fél gondoskodik arról, hogy a területén lévő repülőtereken rendelkezésre álló résidők kiosztására vonatkozó rendelkezéseket, iránymutatásokat és eljárásokat átlátható, hatékony, megkülönböztetésmentes módon és kellő időben alkalmazzák.

Operatív tervek, programok és menetrendek

7. Az e megállapodás alapján üzemeltetett légi járatokra vonatkozó operatív tervek, programok vagy menetrendek illetékes hatóságaik számára történő bejelentését a felek csak tájékoztatási céllal írhatják elő. Ha valamely fél ilyen bejelentési kötelezettséget ír elő, köteles a légiközlekedési közvetítőkre és a másik fél légitársaságaira háruló, az értesítési követelményekből és eljárásokból adódó adminisztratív terheket minimálisra csökkenteni.

Értékesítés, helyi kiadások és a pénzeszközök átutalása

8. Mindegyik fél légitársaságai részt vehetnek a másik fél területén saját maguk és más légitársaságok légiközlekedési és kapcsolódó szolgáltatásainak értékesítésében. Valamely légitársaság ezt belátása szerint közvetlenül és/vagy ügynökein, a légitársaság által kinevezett egyéb közvetítőkön keresztül, vagy az interneten vagy bármely más rendelkezésre álló csatornán keresztül is megteheti. Az ilyen közlekedési és ahhoz kapcsolódó szolgáltatások értékesítése és vásárlása az eladás vagy vásárlás szerinti terület pénznemében vagy szabadon átváltható valutában történhet.

9. Mindegyik fél légitársaságai a helyi költségeket – beleértve a másik fél területén történő üzemanyag-vásárlást is – helyi valutában vagy – saját belátásuk szerint – szabadon átváltható valutában, a piaci átváltási árfolyamon fizethetik.

10. (a) Mindegyik fél légitársaságai helyi bevételeiket kérésre átválthatják szabadon átváltható valutába, és az ilyen bevételeket a másik fél területéről bármikor, tetszőleges módon a választása szerinti országba utalhatják. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás és illetékkivetés nélkül engedélyezni kell a légitársaság utalásra vonatkozó alapkérelmének időpontjában a folyó bankműveletekre és átutalásokra alkalmazandó piaci átváltási árfolyamon, és azokra a bankok által az ilyen átváltásokra és átutalásokra szokásosan alkalmazott díjakon felül nem szabható ki egyéb díj.

(b) Amennyiben kivételes körülmények között a tőkemozgások és fizetési műveletek – beleértve az átutalásokat is – súlyos nehézségeket okoznak vagy okozhatnak az egyik fél gazdaságának működésében, az említett fél olyan intézkedéseket hozhat, amelyek korlátozzák az e cikk (10) bekezdésének a) pontjában meghatározott jogokat, feltéve, hogy az ilyen intézkedések ideiglenesek és feltétlenül szükségesek az ilyen nehézségek kezeléséhez. Az ilyen intézkedések nem lehetnek a többi fél légitársaságaival szemben más országok légitársaságaihoz képest önkényes vagy indokolatlan megkülönböztetés eszközei.

Kereskedelmi együttműködési megállapodások

11. Az e megállapodás hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások üzemeltetése vagy felkínálása során mindegyik fél légitársaságai kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, így például üléshelybérletre vonatkozó vagy közös üzemeltetési megállapodásokat köthetnek:

(a) a felek bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;

(b) egy harmadik ország bármely légitársaságával vagy légitársaságaival; és

(c) bármely ország bármely felszíni (szárazföldi vagy tengeri) közlekedési szolgáltatójával,

feltéve, hogy i. az üzemeltetést végző légitársaság rendelkezik a megfelelő forgalmi jogokkal, ii. a forgalmazást végző légitársaság rendelkezik a megfelelő útvonalengedéllyel, és iii. a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokra szokásosan alkalmazott követelményeknek.

12. Az e megállapodás hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások nyújtása vagy felkínálása során mindegyik fél légitársaságai kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, így például ülésbérletre vonatkozó vagy közös üzemeltetési megállapodásokat köthetnek egy belföldi szakaszt üzemeltető légitársasággal, feltéve, hogy:

(a) a belföldi szakasz egy nemzetközi utazás része; és

(b) a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokra szokásosan alkalmazott követelményeknek.

E bekezdés alkalmazásában a belföldi szakasz, amennyiben a belföldi szakasz üzemeltető légitársasága az Unió légitársasága, valamely EU-tagállam területén belüli útvonalat jelent; és amennyiben a belföldi szakasz üzemeltető légitársasága egy ASEAN-tagállam légitársasága, az említett ASEAN-tagállam területén belüli útvonalat jelent.

13. A kereskedelmi együttműködési megállapodások keretében végzett utasszállítási szolgáltatások értékesítése tekintetében a vásárlót az értékesítési helyen, de legkésőbb az utasfelvételkor, illetve – amennyiben átszálláskor nincs külön utasfelvétel – a beszállás előtt tájékoztatni kell arról, hogy mely közlekedési szolgáltatók fogják működtetni a szolgáltatás egyes szakaszait.

Intermodális szolgáltatások

14. Az utasszállítással kapcsolatban a felszíni közlekedésszolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó jogszabályok és egyéb rendelkezések hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni közlekedési szolgáltatást a légitársaság a saját nevében biztosítja.

15. E megállapodás bármely egyéb rendelkezésének ellenére mindegyik fél légitársaságai és áruval kapcsolatos közvetett légiközlekedési szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó bármely, áruval kapcsolatos felszíni közlekedési szolgáltatást a felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve minden vámhivatallal rendelkező repülőtérre és repülőtérrel való szállítást, valamint (adott esetben) a vám szabad raktárban lévő árukkal kapcsolatos közlekedési szolgáltatásnak az alkalmazandó jogszabályok és egyéb rendelkezések szerinti jogát. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. Valamely légitársaság választhatja azt, hogy saját felszíni közlekedési szolgáltatást végez, vagy azt más felszíni közlekedési szolgáltatókkal kötött megállapodások keretében biztosítja, ideértve a más légitársaságok és áruval kapcsolatos, közvetett légiközlekedési szolgáltatók által üzemeltetett felszíni közlekedési szolgáltatást. Az ilyen, áruval kapcsolatos intermodális közlekedési szolgáltatásokat a kombinált légi és felszíni közlekedési szolgáltatásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve, hogy a fuvaroztatókat nem tévesztik meg az ilyen közlekedési szolgáltatás tényeit illetően.

Kölcsönbérlet

16. Mindegyik fél légitársaságai számára engedélyezni kell, hogy e megállapodás alapján légi járatokat üzemeltessenek a következő módon:

- (a) bármely bérbeadótól személyzet nélkül bérelt légi jármű felhasználásával;
- (b) ugyanazon félnek a bérlő légitársaságtól eltérő légitársaságaitól személyzettel együtt bérelt légi jármű felhasználásával; vagy
- (c) a bérlő légitársaság országától eltérő ország légitársaságaitól személyzettel együtt bérelt légi járművek felhasználásával, feltéve, hogy a bérletet kivételes szükségletek, időszakos kapacitásigény vagy a bérbevevő működési nehézségei indokolják, és a bérlet nem haladja meg az ezen igények kielégítéséhez vagy e nehézségek leküzdéséhez feltétlenül szükséges időtartamot.

17. A 16. bekezdésben meghatározott feltételeknek, valamint az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek való megfelelés ellenőrzése céljából az érintett felek előírhatják, hogy a lízingmegállapodásokat illetékes hatóságai hagyják jóvá. Amennyiben azonban valamely fél ilyen jóváhagyást ír elő, törekednie kell a jóváhagyási eljárások felgyorsítására és az érintett légitársaságokra háruló adminisztratív terhek minimálisra csökkentésére. A kétségek elkerülése érdekében e bekezdés és a 16. bekezdés rendelkezései nem érintik valamely fél jogszabályait és egyéb rendelkezéseit az említett fél légitársaságai általi légijármű-bérbeadás tekintetében.

11. CIKK

Vámok és egyéb adók

1. Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légitársaságai által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi jármű, annak szokásos felszerelései, üzem- és kenőanyagai, műszaki fogyóeszközei, földi berendezései, pótalkatrészei (a hajtóműveket is beleértve), a légi jármű készletei (többek között olyan tételek, mint az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségekben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok és szeszesitalok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy annak során használt cikkek – feltéve, hogy az ilyen berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak – a felek vonatkozó nemzeti jogszabályai és egyéb rendelkezései által lehetővé tett legteljesebb mértékben, valamint a viszonyosság alapján mentesek minden olyan importkorlátozás, vagyoni- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, ellenőrzési díj, hozzáadottérték-adó vagy más hasonló közvetett adó, valamint bármely egyéb hasonló díj és egyéb teher alól,

(a) amelyeket az említett másik fél releváns hatóságai vetettek ki; és

(b) amelyek nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.

A kétségek elkerülése érdekében az e bekezdésben említett légi járműveket és egyéb árukat ingó vagyonnak kell tekinteni, és e cikk egyetlen rendelkezése sem érinti a Chicagói Egyezmény 24. cikkének érvényességét és alkalmazását.

2. A felek vonatkozó nemzeti jogszabályai és egyéb rendelkezései által lehetővé tett legteljesebb mértékben, valamint viszonyosság alapján – a következők mentesülnek az e cikk (1) bekezdésében említett adók, vámok, díjak és egyéb terhek alól is, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével:

(a) az egyik fél területére – észszerű határokon belül – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezen készleteket a repülésnek az említett területre eső szakaszán kell felhasználni;

(b) az egyik fél területére a másik fél légitársasága nemzetközi légi közlekedésben használt légi járművének műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket), még abban az esetben is, ha az ilyen berendezéseket és pótalkatrészeket a repülésnek az említett területre eső szakaszán kell felhasználni;

(c) az egyik fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezen készleteket a repülésnek az említett területre eső szakaszán kell felhasználni; és

(d) egy másik fél vámjogszabályai értelmében az említett másik fél területére bevitt vagy ott beszerzett olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még abban az esetben is, ha az ilyen nyomtatott anyagokat a repülésnek az említett területre eső szakaszán felhasználni.

3. Az e cikkben előírt mentességek tekintetében a felek a másik fél légitársaságai számára legalább olyan kedvező elbánást biztosítanak, mint saját légitársaságaiknak vagy bármely harmadik ország fuvarozóinak, attól függően, hogy melyik a kedvezőbb.

4. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályoz meg valamely felet abban, hogy egy másik félnek a területe két pontja között szolgáltatást nyújtó légitársaságának légi járműveiben történő felhasználásra szánt és a területén megkülönböztetésmentes módon beszerzett üzemanyagokra adót, illetéket, vámot, díjat vagy egyéb terhet vessen ki.

5. Egy fél légitársasága által üzemben tartott légi járműveken tárolt, e cikk (1) és (2) bekezdésében említett szokásos fedélzeti berendezések, valamint szokásosan a fedélzeten tárolt anyagok, készletek és pótalkatrészek egy másik fél területén csak az említett másik fél vámhatóságának jóváhagyásával rakodhatók ki, és azok az újraexportálás vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá helyezhetők.

6. Az e cikk által biztosított mentességek akkor is igénybe vehetők, amennyiben valamely fél légitársaságai az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott tételeknek egy másik fél területére történő kölcsönzésére vagy átszállítására egy másik olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amely az említett másik fél által biztosított ilyen mentességeket élvez hasonlóképpen.

7. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályoz meg valamely felet abban, hogy adót, vámot, díjat vagy illetéket vessen ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra, a területén belüli két olyan pont között üzemeltetett légi járat működtetésének egy szakasza során, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.

8. A felek területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett poggyász és áru mentesül az olyan adók, illetékek, vámok, díjak és más hasonló terhek alól, amelyek nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.

9. Az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett berendezéseket és készleteket felszólításra az illetékes hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá kell helyezni.

10. Az ASEAN-tagállamok és az Európai Unió tagállamai között a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülése tekintetében hatályban lévő, vonatkozó megállapodások rendelkezéseit jelen megállapodás nem módosítja.

12. CIKK

Használati díjak

1. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által egy másik fél légitársaságaira a léginavigációs szolgálatok és a légiforgalmi irányítás igénybevételéért kivetett használati díjak költségarányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek, és ne legyenek kedvezőtlenebbek, mint a díjak alkalmazásakor hasonló körülmények között bármely más légitársaság számára rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételek.

2. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által egy másik fél légitársaságaira a repülőtérhasználatért, légiközlekedés-védelemért, valamint a kapcsolódó berendezésekért és szolgáltatásokért kiszabott használati díjak – a 10. cikk (5) bekezdésében leírt szolgáltatások tekintetében kiszabott díjak kivételével – ne legyenek indokolatlanul diszkriminatívak, és a felhasználói kategóriák között méltányosan oszlanak meg. E díjak nem haladhatják meg az említett repülőtérre vagy a közös díjszámítási rendszert alkalmazó repülőtereken a megfelelő repülőtéri és légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgáltatások biztosításának a díjszabásért felelős illetékes hatóságoknál vagy szerveknél felmerülő teljes költségét. E díjak azonban tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni észszerű megtérülését. A használati díjak által érintett berendezéseket és szolgálatokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. E díjakat semmilyen esetben sem lehet egy másik fél légitársaságaira egy bármely más légitársaság számára a díjak alkalmazásakor hasonló körülmények között rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

3. Mindegyik fél előírja a díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei, valamint a szolgálatokat és a berendezéseket igénybe vevő légitársaságok közötti konzultációt, továbbá az olyan információk cseréjét, amelyek szükségesek lehetnek a díjak e cikk (1) és (2) bekezdésében foglalt elvek szerinti észszerűségének pontos értékeléséhez. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében észszerű időn belül értesítsék a légitársaságokat, hogy lehetővé tegyék számukra véleményük kifejtését és észrevételek megtételét bármely módosítás megtétele előtt.

13. CIKK

Díjak

1. A felek lehetővé teszik, hogy a felek légitársaságai szabadon állapíthassák meg a viteldíjakat.

2. Bármely fél megkülönböztetésmentes módon előírhatja a felek bármelyikének légitársaságai által a területéről kiindulóan üzemeltetett szolgáltatásokért kínált viteldíjaknak az illetékes hatóságai felé egyszerűsített alapon és kizárólag tájékoztató jelleggel történő bejelentését. Előírható, hogy a légitársaságok általi ilyen bejelentést legkorábban a díj eredeti felkínálásakor tegyék meg.

14. CIKK

Statisztika

1. Mindegyik fél – a felek vonatkozó jogszabályaira és egyéb rendelkezéseire figyelemmel és megkülönböztetésmentes módon – a többi fél rendelkezésére bocsátja az e megállapodás hatálya alá tartozó légi közlekedéssel kapcsolatos, rendelkezésre álló statisztikákat.

2. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek egymással a statisztikai információk

egymás közötti cseréjének előmozdítása érdekében, az e megállapodás szerinti légi közlekedés fejlődésének nyomon követése céljából.

15. CIKK

Repülésbiztonság

1. A felek újólag megerősítik a légi közlekedés biztonsága terén folytatott szoros együttműködés fontosságát. Ebben az összefüggésben a felek megállapodnak abban, hogy adott esetben további együttműködést folytatnak, nevezetesen a repülésbiztonsági információk cseréjének megkönnyítése, egymás felügyeleti tevékenységeiben való esetleges részvétel vagy a közös felügyeleti tevékenységek, valamint közös projektek és kezdeményezések kidolgozása terén, az e megállapodásban nem részes országokkal is.

2. A valamely fél által kiadott vagy érvényesített és még hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket egy másik fél és illetékes hatóságai érvényesnek ismerik el az e megállapodás hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások nyújtása céljából, feltéve, hogy az ilyen bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott releváns nemzetközi előírások alapján és azoknak megfelelően adták ki vagy érvényesítették.

3. Mindegyik fél bármikor konzultációt kérhet egy másik fél által a légiközlekedési berendezések, a repülőszemélyzet, a légi járművek és azok üzemben tartására vonatkozóan meghatározott és érvényesített biztonsági előírásokkal kapcsolatban. Az ilyen konzultációkra a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kerül sor.

4. Ha az ilyen, e cikk (3) bekezdésében említett konzultációkat követően a megkereső fél megállapítja, hogy az e cikk (3) bekezdésében említett területeken az említett másik fél nem tart fenn és érvényesít ténylegesen olyan biztonsági előírásokat, amelyek legalább egyenértékűek a Chicagói Egyezmény alapján megállapított minimumszabályokkal, az említett másik felet értesíteni kell az ilyen megállapításokról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek tartott lépésekről. Amennyiben az említett másik fél nem teszi meg a megfelelő kiigazító intézkedéseket az ilyen értesítés kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül vagy egy megállapodás szerinti határidőn belül, ez az e cikk (3) bekezdésében említett megkereső fél számára alapot biztosít arra, hogy elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza az említett másik fél biztonsági felügyelete alá tartozó légitársaság üzemeltetési engedélyeit vagy műszaki jóváhagyásait, vagy más módon elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza az említett másik fél biztonsági felügyelete alá tartozó légitársaság működését.

5. Valamely fél légitársasága által vagy nevében üzemeltetett bármely légi járművet – amíg egy másik fél területén belül tartózkodik – az említett másik fél illetékes hatóságai földi ellenőrzésnek vethetik alá, hogy ellenőrizzék a légi jármű és személyzete releváns dokumentumainak érvényességét, valamint a légi jármű és berendezései látható állapotát, feltéve, hogy az ilyen vizsgálat nem okoz indokolatlan késedelmet a légi jármű üzemeltetésében.

6. Ha valamely fél a földi ellenőrzés elvégzését követően megállapítja, hogy egy légi jármű vagy a légi jármű üzemben tartása nem felel meg a Chicagói Egyezmény értelmében alkalmazandó minimumszabályoknak, vagy ha megállapítják a Chicagói Egyezmény által megállapított biztonsági előírások tényleges fenntartásának és alkalmazásának hiányát, illetve ha megtagadják tőle a földi ellenőrzés céljából történő hozzáférést, az említett fél értesíti az ilyen megállapításokról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek tartott lépésekről az említett másik fél azon illetékes hatóságait, amelyek a légi járművet üzemben tartó légitársaság biztonsági

felügyeletéért felelősek. Amennyiben nem kerül sor a megfelelő kiigazító intézkedésekre az ilyen értesítés kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül vagy egy megállapodás szerinti határidőn belül, ez az első fél számára alapot biztosít arra, hogy elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza a légi járművet üzemben tartó légitársaság üzemeltetési engedélyeit vagy műszaki jóváhagyásait, vagy más módon elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza a légi járművet üzemben tartó légitársaság működését.

7. Mindegyik fél jogosult azonnali intézkedést hozni ideértve a másik fél légitársasága üzemeltetési engedélyeinek vagy műszaki jóváhagyásainak visszavonásához, felfüggesztéséhez vagy korlátozásához, vagy egy másik fél légitársasága működésének egyéb módon történő felfüggesztéséhez vagy korlátozásához való jogot is, ha arra a következtetésre jut, hogy az ilyen intézkedés a repülésbiztonságot közvetlenül fenyegető veszélyre tekintettel szükséges. Az ilyen intézkedéseket hozó fél haladéktalanul tájékoztatja az említett másik felet, és megadja fellépésének indokait.

8. Valamely fél által e cikk (4), (6) vagy (7) bekezdésével összhangban hozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, mielőtt megszűnt az említett intézkedés meghozatalának alapja.

16. CIKK

A légi közlekedés védelme

1. A felek megerősítik a polgári légi közlekedés védelmének jogellenes cselekményekkel szembeni biztosítására vonatkozó kötelezettségeiket, és különösen a következők alapján fennálló kötelezettségeiket: a Chicagói Egyezmény; a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban 1963. szeptember 14-én aláírt egyezmény; a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, Hágában 1970. december 16-án aláírt egyezmény; a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban 1971. szeptember 23-án aláírt egyezmény; a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, Montrealban 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv; és a plasztikus robbanóanyagok felderítésük céljából történő megjelöléséről szóló, Montrealban 1991. március 1-jén aláírt egyezmény, amennyiben a felek részes felei ezen egyezményeknek; továbbá a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezmény és jegyzőkönyv, amelynek a felek részes felei.

2. A felek kérésre minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári repülés védelme ellen irányuló fenyegetések kezelése érdekében, beleértve a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzését.

3. A felek egymás közötti kapcsolataikban az ICAO által megállapított légiközlekedés-védelmi előírások szerint járnak el. A felek előírják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemben tartói, azok az üzemben tartók, akiknek a központi ügyvezetésének helye vagy állandó lakóhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemben tartói megfeleljenek az ilyen légiközlekedés-védelmi előírásoknak.

4. Mindegyik fél biztosítja, hogy a területén hatékony intézkedések legyenek érvényben a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelme céljából, ideértve az utasok és a kézipoggyász, valamint a feladott poggyász átvizsgálását, az utasoktól eltérő személyek (beleértve a

személyzetet is) és személyes tárgyaik átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, az áruk, a postai küldeményeknek, a fedélzeten lévő és a repülőtéren készleteknek az átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, valamint a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre való beléptetés ellenőrzését. Az ilyen intézkedéseket a légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés fokozódása esetén megfelelően ki kell igazítani. Mindegyik fél egyetért azzal, hogy tiszteletben kell tartani a másik fél által a területére történő belépéssel, az ottani működéssel és az onnan történő kilépéssel kapcsolatban meghatározott védelmi előírásokat.

5. Egymás szuverenitásának teljes körű figyelembevétele és kölcsönös tiszteletben tartása mellett valamely fél a területére való belépés tekintetében a konkrét védelmi fenyegetésekkel szembeni védelmi intézkedéseket és sürgősségi intézkedéseket fogadhat el, amelyeket haladéktalanul közölni kell az érintett féllel vagy felekkel. Mindegyik fél pozitív megfontolás tárgyává teszi egy másik fél észszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét, és az említett másik fél figyelembe veszi az egyik fél által már alkalmazott védelmi intézkedéseket és az egyik fél által esetlegesen elővezetett álláspontokat. Mindegyik fél előzetesen tájékoztatja az érintett felet vagy feleket az általa bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi intézkedésről, amelynek az e megállapodás alapján nyújtott légiközlekedési szolgáltatásokra jelentős pénzügyi vagy működési kihatása lehet, kivéve, ha ez vészhelyzet miatt észszerű módon nem lehetséges. Az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából a 23. cikkben foglaltaknak megfelelően bármely fél kérheti vegyes bizottság ülésének összehívását.

6. Mindegyik fél elismeri azonban, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza egy másik fél azon képességét, hogy megtagadja a megítélése szerint védelme szempontjából fenyegetést jelentő járatnak vagy járatoknak a területére való belépését.

7. A légi közlekedés védelmének biztosítására tett azonnali intézkedések szükségességének sérelme nélkül a felek megerősítik, hogy a védelmi intézkedések mérlegelésekor valamely fél értékeli a nemzetközi légi közlekedésre gyakorolt lehetséges kedvezőtlen hatásokat, és – hacsak jogszabály ebben nem korlátozza – az ilyen tényezőket figyelembe veszi az említett védelmi aggályok kezeléséhez szükséges és megfelelő intézkedések meghatározásakor.

8. Amennyiben polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítésére (vagy az ezzel való fenyegetésre), vagy a légi jármű, az utasok, a személyzet, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekményre kerül sor, a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció, valamint az ilyen incidens vagy fenyegetés gyors és biztonságos megszüntetésére irányuló egyéb megfelelő intézkedések elősegítése révén.

9. Mindegyik fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet megvalósíthatónak tart annak biztosítására, hogy a területén a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítés vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légi jármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Az ilyen intézkedéseket lehetőleg az érintett féllel vagy felekkel folytatott kölcsönös konzultációk alapján kell meghozni.

10. Amennyiben valamely fél alapos okkal feltételezi, hogy egy másik fél nem e cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, az első fél azonnali konzultációt kérhet az említett másik féltől. Az ilyen konzultációkat egy ilyen kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Ha az ilyen konzultációk megkezdésének időpontjától számított tizenöt (15) napon belül vagy más meghatározott időpontig nem sikerül megállapodásra jutni, akkor ez a konzultációt kérő fél számára alapot képez arra, hogy az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében az említett másik fél légitársaságainak üzemeltetési engedélyeit vagy műszaki

jóváhagyásait elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza. Amennyiben vészhelyzet szükségessé teszi, vagy az e cikknek való további meg nem felelés megelőzése érdekében az első fél az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében az említett másik fél légitársaságai üzemeltetési engedélyeinek vagy műszaki jóváhagyásainak elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására irányuló ideiglenes intézkedést hozhat.

11. Az e cikk (10) bekezdésével összhangban az említett bekezdésben említett első fél által hozott intézkedéseket meg kell szüntetni, amint az érintett másik fél megfelel e cikknek.

17. CIKK

Légiforgalmi szolgáltatás

1. A felek megállapodnak, hogy együttműködnek a léginavigációs szolgáltatókkal kapcsolatos ügyekben, ideértve azok repülésbiztonsági felügyeletét is. A felek megállapodnak, hogy az általános repülési hatékonyság optimalizálása, a költségek csökkentése, a környezeti hatások minimalizálása, valamint a felek légiforgalmi szolgáltatási rendszerei közötti légiforgalmi áramlás biztonságának és kapacitásának javítása érdekében foglalkoznak a légiforgalmi szolgáltatás teljesítményével kapcsolatos szakpolitikai kérdésekkel.

2. A felek megállapodnak abban, hogy arra ösztönzik illetékes hatóságait és léginavigációs szolgáltatóikat, hogy működjenek együtt a felek légiforgalmi szolgáltatási rendszerei közötti interoperabilitás biztosítása érdekében, vizsgálják meg a felek rendszereinek további integrációjának lehetőségét, csökkentsék a légi közlekedés környezeti hatását, és adott esetben osszák meg az információkat.

3. A felek megállapodnak abban, hogy előmozdítják a léginavigációs szolgáltatóik közötti együttműködést annak érdekében, hogy a jobb kiszámíthatóság, a pontosság és a légiforgalmi szolgáltatás folytonosságának biztosítása céljából megosszák a repülési adatokat, és a repülési hatékonyság optimalizálásához összehangolják a forgalomáramlást.

4. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek a légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló programjaik terén, ezen belül mind a fejlesztési, mind a kiépítési tevékenységek terén, és ösztönzik a validálási és demonstrációs tevékenységekben való kölcsönös részvételt.

18. CIKK

Környezet

1. A felek a légi közlekedés fenntartható fejlődésének előmozdításával támogatják a környezet védelmét. A felek együtt szándékoznak működni a nemzetközi légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásaival kapcsolatos kérdések azonosítása érdekében.

2. A felek elismerik az együttműködés és a globális közösséggel való együttműködés fontosságát a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálata és minimalizálása érdekében.

3. A felek ismételten hangsúlyozzák az éghajlatváltozás elleni küzdelem fontosságát, és e célból megállapodnak abban, hogy mind belföldi, mind nemzetközi szinten együttműködnek a légi közlekedéshez kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátások (a továbbiakban: ÜHG-kibocsátás) kezelésében.

4. A felek megállapodnak abban, hogy a nemzetközi légi közlekedés környezeti hatásainak

kezelésére irányuló együttműködés javítása érdekében biztosítják a szakértőik közötti információcserét, és rendszeres párbeszédet folytatnak, többek között olyan területeken, mint a kutatás és fejlesztés, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok, a zajjal kapcsolatos ügyek, valamint az ÜHG-kibocsátások kezelését célzó egyéb intézkedések, figyelembe véve multilaterális környezetvédelmi jogait és kötelezettségeiket.

5. A felek elismerik annak szükségességét, hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak a légi közlekedés környezeti hatásainak megelőzése vagy más módon történő kezelése érdekében, feltéve, hogy az ilyen intézkedések teljes mértékben összhangban vannak a nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel.

19. CIKK

A légitársaságok felelőssége

A Montreali Egyezményt ratifikáló felek megerősítik a Montreali Egyezmény alapján fennálló kötelezettségeiket. A többi fél vállalja, hogy a lehető leghamarabb ratifikálja a Montreali Egyezményt, és ennek megfelelően értesíti a vegyes bizottságot.

20. CIKK

Fogyasztóvédelem

A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek a légi közlekedést igénybe vevő fogyasztók érdekeinek védelme terén. Ezen együttműködés célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése, figyelembe véve valamennyi érdekelt fél érdekeit és a felek eltérő jellemzőit. E célból a felek a vegyes bizottság keretében konzultálnak egymással a fogyasztói érdekeket érintő ügyekről, beleértve a tervezett intézkedéseket is, azzal a céllal, hogy a lehető legnagyobb mértékben javítsák a felek rendszerei közötti kompatibilitást.

21. CIKK

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

1. A számítógépes helyfoglalási rendszerek (a továbbiakban: SzHR) egyik fél területén működő értékesítői jogosultak SzHR-jüket azon utazási irodáknál vagy utazási társaságoknál bevezetni, karbantartani és szabadon rendelkezésre bocsátani, amelyek fő gazdasági tevékenységként utazáshoz kapcsolódó termékeket forgalmaznak valamely másik fél területén, amennyiben az SzHR megfelel az említett másik fél által előírt bármely releváns szabályozási követelménynek.

2. A felek megszüntetnek minden olyan meglévő követelményt, amely korlátozhatja az egyik fél SzHR-jének a másik fél piacára való szabad belépését, vagy más módon korlátozza a versenyt az SzHR-értékesítők között. A felek tartózkodnak attól, hogy a jövőben ilyen követelményeket fogadjanak el.

3. Egyik fél sem írja elő, illetve engedi előírni a területén egy másik fél SzHR-értékesítői számára az SzHR megjelenítésére vonatkozó, a saját SzHR-értékesítői számára vagy a piacon működő bármely más SzHR tekintetében előírtaktól eltérő követelmények alkalmazását. Egyik fél sem akadályozza meg az SzHR-értékesítők, azok szolgáltatói és előfizetői közötti olyan megállapodások megkötését, amelyek megkönnyítik az átfogó és pártatlan információk fogyasztók számára történő megjelenítését, illetve a semleges megjelenítésre vonatkozó szabályozási követelmények teljesítését.

4. Valamely fél SzHR-tulajdonosainak és -üzemeltetőinek, amelyekre egy másik fél releváns szabályozási követelményei vonatkoznak, az említett másik fél területén ugyanolyan lehetőségük van SzHR-tulajdonossá vagy -üzemeltetővé válni, mint az említett másik fél piacán működő bármely más SzHR tulajdonosainak vagy üzemeltetőinek.

5. Amennyiben az SzHR az Unió és valamely ASEAN-tagállam által aláírt vagy tárgyalási szakaszban lévő (a szolgáltatások kereskedelméről szóló általános egyezmény V.1. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó) szabadkereskedelmi megállapodás hatálya alá tartozik, e cikk (1)–(4) bekezdése nem alkalmazandó az említett ASEAN-tagállamra.

22. CIKK

Szociális szempontok

1. A felek elismerik annak fontosságát, hogy figyelembe vegyék e megállapodás munkavállalókra, foglalkoztatásra és munkafeltételekre gyakorolt hatását. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek a többek között a foglalkoztatásra, az alapvető munkahelyi jogokra, a munkakörülményekre, a szociális védelemre és a szociális párbeszédre gyakorolt hatásokat érintő, a megállapodás hatálya alá tartozó munkaügyi kérdésekben.

2. A felek elismerik mindegyik fél arra vonatkozó jogát, hogy maga állapítsa meg nemzeti munkajogi védelmi szintjét, és hogy ennek megfelelően elfogadja vagy módosítsa releváns jogszabályait és szakpolitikáit, összhangban azon nemzetközi egyezmények nemzetközileg elismert normáival, amelyeknek részes fele. A felek biztosítják, hogy a vonatkozó jogszabályaikban és egyéb rendelkezéseikben foglalt jogok és elvek ne sérüljenek, hanem hatékonyan érvényesüljenek.

3. Mindegyik fél továbbra is fejleszti jogszabályait és szakpolitikáit, és magas szintű munkahelyi védelem biztosítására és előmozdítására törekszik a légiközlekedési ágazatban. A felek elismerik, hogy a munka világára vonatkozó alapvető elvek és jogok megsértése nem szolgálhat hivatkozással, és nem használható fel jogos komparatív előnyként, valamint a munkaügyi normákat nem szabad protekcionista célokra felhasználni.

4. A felek – a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetben (a továbbiakban: ILO) való tagságukból eredő kötelezettségeikkel, valamint a munka világára vonatkozó alapvető elvekről és jogokról szóló ILO-nyilatkozattal és annak 1998. június 18-án Genfben elfogadott nyomon követésével összhangban – megerősítik azon kötelezettségvállalásukat, hogy tiszteletben tartják, előmozdítják és végrehajtják ezt a nyilatkozatot.

5. A felek előmozdítják az ILO tisztességes foglalkoztatásról szóló programjában és a 2008. június 10-én Genfben elfogadott, a tisztességes globalizációhoz szükséges társadalmi igazságosságról szóló ILO-nyilatkozatban foglalt célkitűzéseket.

6. Mindegyik fél vállalja, hogy mindent megtesz annak érdekében, hogy – amennyiben még nem tette meg – megerősítse az alapvető ILO-egyezményeket. A felek mérlegelik továbbá más ILO-egyezmények megerősítését és a polgári légiközlekedési ágazat szempontjából releváns munkaügyi és szociális terület kapcsolódó nemzetközi normáinak érdemi végrehajtását, figyelembe véve a belföldi körülményeket.

7. Bármely fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását olyan munkaügyi kérdések megoldása és releváns információk cseréje érdekében, amelyeket jelentősnek minősít.

23. CIKK

Vegyes bizottság

1. A felek képviselőiből álló vegyes bizottság felel a megállapodás alkalmazásának felügyeletéért és biztosítja annak megfelelő végrehajtását.
2. A vegyes bizottság kidolgozza és elfogadja eljárási szabályzatát.
3. A vegyes bizottság szükség szerint, de legalább évente egyszer ülésezik. A vegyes bizottság ülésének összehívását bármely fél bármikor kérheti. Az ilyen ülést a lehető legkorábbi időpontra, de legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított két (2) hónapon belül kell összehívni, kivéve ha erről a felek másként állapodnak meg.
4. E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a vegyes bizottság:
 - (a) információt cserél, többek között a felek jogszabályaiban, egyéb rendelkezéseiben és politikáiban bekövetkező olyan változásokkal kapcsolatban, amelyek hatással lehetnek a légi járatokra, továbbá statisztikai információkkal kapcsolatban, az e megállapodás szerinti légi közlekedés fejlődésének nyomon követése céljából;
 - (b) ajánlásokat tesz, és az e megállapodásban kifejezetten előírt esetekben határozatokat hoz;
 - (c) fejleszti az együttműködést többek között a szabályozási kérdésekben;
 - (d) konzultációkat tart e megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatos bármely kérdésről;
 - (e) adott esetben konzultációkat tart a nemzetközi szervezetek által, a harmadik országokkal ápolts kapcsolatok keretében és többoldalú megállapodásokban tárgyalt légiközlekedési kérdésekről, ideértve közös megközelítés elfogadásának mérlegelését is;
 - (f) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, beleértve az e megállapodás módosítására irányuló ajánlást; és
 - (g) új EU-tagállamok csatlakozása esetén határoz e megállapodás bármely új hiteles nyelvi változatáról.
5. Az ajánlásokat és határozatokat egyrészt az Unió és tagállamai, másrészt az összes ASEAN-tagállam között létrejött konszenzus útján fogadják el. A vegyes bizottság határozatai kötelezők a felekre nézve.

24. CIKK

Végrehajtás

1. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az jogokat keletkeztet, vagy olyan kötelezettségeket ír elő, amelyeket az egyik fél állampolgárai bármely másik fél bíróságai vagy törvényszékei előtt közvetlenül érvényesíthetnek.
2. A felek minden megfelelő – általános vagy különös – intézkedést megtesznek az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítése érdekében.
3. Az e megállapodás szerinti jogaik gyakorlása során a felek megfelelő és a cél szempontjából arányos intézkedéseket hoznak.

4. A felek tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti e megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását.

5. Mindegyik fél felelős a megállapodásnak a saját területén való megfelelő végrehajtásáért.

6. Mindegyik fél alkalmazandó jogszabályaira és egyéb rendelkezéseire is figyelemmel, mindegyik fél megad egy másik félnek minden szükséges információt és segítséget a lehetséges jogsértésekre vonatkozó, az említett másik fél által e megállapodással összhangban végzett vizsgálatok esetében.

7. E megállapodás nem zárja ki a vegyes bizottságon kívüli felek illetékes hatóságai közötti, egyebek mellett a légi közlekedés fejlesztése, a biztonság, a védelem, a környezetvédelem, a szociális politika, a légiforgalmi szolgáltatás, a légiközlekedési infrastruktúra, a versennyel kapcsolatos kérdések és a fogyasztóvédelem területén folyó konzultációkat és egyeztetéseket. A felek tájékoztatják a vegyes bizottságot az ilyen konzultációk és egyeztetések azon eredményeiről, amelyek befolyásolhatják e megállapodás értelmezését vagy alkalmazását.

8. E megállapodásban a felek közötti együttműködésre történő hivatkozáskor a felek közös álláspont kialakítására törekszenek, amelynek alapján – kölcsönös egyetértéssel – továbbfejleszthetik e megállapodást és/vagy javíthatják az érintett területeken való működést.

25. CIKK

Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás

1. Az 5. és a 8. cikk sérelme nélkül, az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos bármely vitát egy vagy több fél az e cikkben előírt vitarendezési mechanizmus keretében utalhatja.

2. Az e megállapodás szerint a felek között korábban zajlott konzultációk sérelme nélkül, amennyiben valamely fél igénybe kívánja venni az e cikkben előírt vitarendezési mechanizmust, szándékáról írásban értesíti az érintett felet vagy feleket, és kéri a vegyes bizottság összehívását konzultáció céljából.

3. (a) Ha:

(i) a vegyes bizottság az e cikk (2) bekezdésében említett kérelem kézhezvételétől számított két (2) hónapon belül vagy a felek által megállapított időpontig nem vitatta meg az ügyet; vagy

(ii) a vitát az említett kérelemtől számított hat (6) hónapon belül nem rendezik,

a vita az érintett felek egyetértésével döntéshozatal céljából egy személy vagy szerv elé utalható.

(b) Ha az érintett felek nem tudnak kölcsönös megállapodásra jutni a vita valamely személy vagy szerv elé történő utalásáról, a vitát e cikkel összhangban bármely fél kérésére választottbírárság elé kell terjeszteni.

4. E cikk (2) és (3) bekezdésének ellenére, ha valamely fél intézkedést hozott egy másik fél légitársasága üzemeltetési engedélyeinek vagy műszaki jóváhagyásainak elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, illetve az említett másik fél légitársasága működésének egyéb módon történő elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, a jogvitát azonnal valamely személy vagy szerv elé lehet utalni, illetve választottbírárság elé lehet terjeszteni. Az e cikk (10), (11) és (12) bekezdésében megállapított vonatkozó határidőket a felére kell csökkenteni.

5. A választottbíróági eljárás iránti kérelmet egy vagy több fél (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a kezdeményező fél) írásban nyújtja be az érintett félhez vagy felekhez (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a megkeresett fél). Kérelmében a kezdeményező fél bemutatja a megoldandó kérdéseket, ismerteti a vitatott intézkedést, és elmagyarázza az indokokat, hogy miért tekinti az ilyen intézkedést e megállapodással összeegyeztethetetlennek.

6. A kezdeményező fél és a megkeresett fél eltérő megállapodásának hiányában a választottbíróági eljárást egy három választottbíróból álló választottbíróság folytatja le, amelyet a következőképpen kell létrehozni:

(a) A választottbíróági eljárás iránti kérelem kézhezvételét követő húsz (20) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett fél is kinevez egy-egy választottbíró. E két választottbíró kinevezését követő harminc (30) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett fél közös megegyezéssel kinevez egy harmadik választottbíró, aki a választottbíróság elnökeként jár el.

(b) Ha a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél elmulaszt kinevezni egy választottbíró, vagy ha nem kerül sor a harmadik választottbíró e cikk (6) bekezdésének a) pontjának megfelelő kinevezésére, a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél felkérheti az ICAO-tanács elnökét, hogy az említett kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül nevezze ki a szükséges választottbíró, illetve választottbírákat. Ha az ICAO-tanács elnöke valamely ASEAN-tagállam vagy EU-tagállam állampolgára, az említett tanács azon rangidős alelnöke végzi el a kinevezést, aki nem állampolgára sem egy ASEAN-tagállamnak, sem egy EU-tagállamnak.

7. A választottbíróság létrejöttének időpontja az a nap, amelyen a három (3) választottbíró közül az utolsó elfogadja a kinevezést.

8. A választottbíróági eljárásokat azon eljárási szabályzatnak megfelelően kell lefolytatni, amelyet a vegyes bizottságnak első ülésén el kell fogadnia, figyelemmel e cikk rendelkezéseire és a 23. cikk (4) bekezdésének b) pontjára és (5) bekezdésére. Amíg a vegyes bizottság el nem fogadja az eljárási szabályzatot, a választottbíróság maga állapítja meg saját eljárási szabályait.

9. A kezdeményező fél vagy a megkeresett fél kérelmére a választottbíróság a végleges döntéséig ideiglenes intézkedések elfogadását rendelheti el, beleértve a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél által e megállapodás alapján hozott intézkedések módosítását vagy felfüggesztését.

10. A választottbíróság a létrehozását követő legfeljebb kilencven (90) napon belül időközi jelentést ad ki a kezdeményező fél és a megkeresett fél részére, amelyben ismerteti a tényállást, a releváns rendelkezések alkalmazhatóságát, valamint az általa tett megállapításokat és ajánlásokat alátámasztó alapvető indokokat. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíróság elnöke írásban értesíti a kezdeményező felet és a megkeresett felet, ismertetve a késedelem okait és az időközi jelentés kiadásának tervezett időpontját. A választottbíróság semmilyen körülmények között nem adhatja ki az időközi jelentést a létrehozását követő százhusz (120) napnál később.

11. Az időközi jelentés kiadásától számított tizennégy (14) napon belül a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél írásban felkérheti a választottbíróságot, hogy meghatározott szempontokból vizsgálja felül az időközi jelentést. A kezdeményező fél és a megkeresett fél által az időközi jelentéssel kapcsolatban tett írásbeli észrevételek vizsgálatát követően a választottbíróság módosíthatja a jelentését, és általa indokoltnak vélt további vizsgálatokat folytathat le. A választottbíróság végleges döntésében szereplő megállapításoknak tartalmazniuk kell az időközi felülvizsgálat szakaszában kifejtett érvek kielégítő tárgyalását, és világos választ kell adniuk a kezdeményező fél és a megkeresett fél kérdéseire és észrevételeire.

12. A választottbíróóság a felállításától számított százhusz (120) napon belül meghozza végleges döntését a kezdeményező fél és a megkeresett fél részére. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíróóság elnöke írásban értesíti a kezdeményező felet és a megkeresett felet, ismertetve a késedelem okait és a döntés meghozatalának tervezett időpontját. A választottbíróóság semmilyen körülmények között nem mulaszthatja el a végleges döntésnek a választottbíróóság létrehozásától számított százötven (150) napon belüli meghozatalát.

13. Az e cikk (4) bekezdésében említett körülményeken túl, az e cikk (10), (11) és (12) bekezdésében meghatározott határidők megfelelőznek:

(a) a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél kérésére, amennyiben a választottbíróóság a felállításától számított tíz (10) napon belül úgy határoz, hogy az ügy sürgős; vagy

(b) ha a kezdeményező fél és a megkeresett fél így állapodik meg.

14. A választottbíróóság végleges döntésének meghozatalától számított tíz (10) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett fél kérheti a végleges döntés pontosítását, aminek az ilyen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül eleget kell tenni.

15. Amennyiben a választottbíróóság e megállapodás megsértését állapítja meg, és úgy ítéli meg, hogy a megállapodást megsértő fél nem tesz eleget a választottbíróóság végleges döntésének, vagy a választottbíróóság végleges döntésének meghozatalától számított negyven (40) napon belül nem sikerül kölcsönösen kielégítő megállapodásra jutnia a másik féllel, a másik fél felfüggesztheti az e megállapodás alapján keletkezett hasonló előnyök alkalmazását mindaddig, amíg a megállapodást megsértő fél nem teljesíti a választottbíróóság végleges döntését, vagy a kezdeményező fél és a megkeresett fél kölcsönösen kielégítő megoldásra nem jut.

26. CIKK

Más megállapodásokhoz való viszony

1. E cikk (2) és (7) bekezdésére is figyelemmel, az EU-tagállamok és az ASEAN-tagállamok közötti, illetve az Unió és valamely ASEAN-tagállam közötti korábbi légiközlekedési megállapodásokat vagy egyezményeket fel kell függeszteni mindaddig, amíg e megállapodás e felek között hatályban van.

2. E cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül egy EU-tagállam és egy ASEAN-tagállam közötti korábbi légiközlekedési megállapodásnak vagy egyezménynek a 3., 4., 10. és 13. cikk hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkozó rendelkezései továbbra is alkalmazandók e megállapodás értelmében, amennyiben azok az érintett légitársaságok számára kedvezőbbek. Az érintett EU-tagállam légitársaságait az említett rendelkezésekkel összhangban megillető valamennyi jog és előny az Unió valamennyi légitársaságát megilleti.

3. E cikk (2) bekezdésének alkalmazásában az értelmezési különbségeket először az érintett felek közötti konzultáció útján kell rendezni, mielőtt azokat a vegyes bizottság elé terjesztik konzultációra. Ha a kérdést nem oldják meg a vegyes bizottságon keresztül, az a 25. cikkben előírt vitarendezési mechanizmus keretében utalható.

4. Minden olyan további forgalmi jog, amelyet egy ASEAN-tagállam egy EU-tagállam számára, illetve fordítva e megállapodás hatálybalépését követően biztosít, e megállapodás hatálya alá tartozik, és nem tehet különbséget az Unió légitársaságai között. Ezen intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell a vegyes bizottságot.

5. A vegyes bizottság összeállítja és naprakészen tartja a forgalmi jogokra vonatkozó rendelkezéseknek és egyezményeknek az e cikk (2) és (4) bekezdésében említett tájékoztató listáját.

6. Ha a felek többoldalú megállapodás szerződő feleivé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy egy másik nemzetközi szervezet által elfogadott, az e megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a 23. cikk szerinti vegyes bizottság keretében konzultálnak annak megállapítása céljából, hogy az ilyen fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

7. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti az EU-tagállamok és az ASEAN-tagállamok közötti, a fennhatóságuk alá tartozó azon területekre vonatkozó, meglévő és jövőbeli megállapodások érvényességét és alkalmazását, amelyek nem tartoznak a 2. cikkben meghatározott „terület” fogalmába.

27. CIKK

Melléklet

A melléklet e megállapodás szerves részét képezi. A melléklet bármely módosítását a 28. cikkel összhangban kell elvégezni.

28. CIKK

Módosítások

A 23. cikkel összhangban tartott konzultációk alapján a felek megállapodhatnak e megállapodás bármely módosításáról. Az ilyen módosítás a 33. cikkben meghatározott eljárással összhangban lép hatályba.

29. CIKK

Megszűnés

1. E megállapodást az Unió és tagállamai, illetve valamennyi ASEAN-tagállam együttesen eljárva az esettől függően az Európai Unió Tanácsa főtitkárának vagy az ASEAN főtitkárának küldött írásbeli értesítéssel felmondhatja. A felmondás tizennyolc (18) hónappal azt követően lép hatályba, hogy – az esettől függően – az ASEAN főtitkára vagy az Európai Unió Tanácsának főtitkára kézhez vette az értesítést.

2. Abban az esetben, ha egy tagállam kilép az Unióból vagy az ASEAN-ből, e megállapodás a 32. cikk értelmében többé nem alkalmazható az említett államra azon naptól kezdve, amelyen – az esettől függően – az Unióból vagy az ASEAN-ből való kilépése hatályba lép.

30. CIKK

A megállapodás nyilvántartásba vétele

Hatálybalépését követően e megállapodást és valamennyi módosítását az ASEAN főtitkára az ICAO-nál nyilvántartásba veszi.

31. CIKK

Új EU-tagállamok csatlakozása

1. E megállapodás csatlakozásra nyitva áll azon államok számára, amelyek e megállapodás aláírásának időpontját követően válnak EU-tagállammá.

2. Valamely EU-tagállam e megállapodáshoz való csatlakozására egy csatlakozási okiratnak az Európai Unió Tanácsának főtitkáránál történő letétbe helyezésével kerül sor, aki értesíti a feleket és az ASEAN főtitkárát a csatlakozási okirat letétbe helyezéséről és annak időpontjáról. A csatlakozás a csatlakozási okirat letétbe helyezésének napját követő tizenötödik (15.) naptól hatályos.

3. A 26. cikk (1), (2), (3) és (7) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó azon meglévő megállapodásokra és egyezményekre, amelyek valamely EU-tagállam e megállapodáshoz történő csatlakozásakor hatályban vannak.

32. CIKK

Területi alkalmazás

Ezt a megállapodást egyrészt az Unió területén, másrészt a 2. cikk (1) bekezdésének z) pontjában meghatározott ASEAN-tagállamok területén kell alkalmazni.

33. CIKK

Hatálybalépés

1. Ezt a megállapodást a felek vonatkozó eljárásaival összhangban meg kell erősíteni, el kell fogadni vagy jóvá kell hagyni.

2. Az ASEAN főtitkára írásbeli értesítést küld az Európai Unió Tanácsa főtitkárának, amelyben megerősíti, hogy az ASEAN-tagállamok általi vonatkozó megerősítési, elfogadási vagy jóváhagyási eljárások lezárultak. Az Európai Unió Tanácsának főtitkára írásbeli értesítést küld az ASEAN főtitkárának, amelyben megerősíti, hogy az Unió és tagállamai általi vonatkozó megerősítési, elfogadási vagy jóváhagyási eljárások lezárultak.

3. Az N. cikkre is figyelemmel, ez a megállapodás harminc (30) nappal az e cikk (2) bekezdésében előírt későbbi írásbeli értesítés kézhezvételét követően lép hatályba.

34. CIKK

Hiteles szövegek

1. E megállapodás két-két eredeti példányban, angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, ír, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, valamint szlovén nyelven készült, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles.

2. A nyelvi változatok közötti eltérés esetén a vegyes bizottság határoz arról, hogy mely nyelvi változat használandó.

3. A megállapodás eredeti szövegeinek egyikét, beleértve annak bármely módosítását, az ASEAN főtitkáránál kell letétbe helyezni, aki haladéktalanul eljuttatja annak hitelesített másolatát mindegyik ASEAN-tagállamnak. A megállapodás másik eredeti szövegét, beleértve annak bármely módosítását, az Európai Unió Tanácsának főtitkáránál kell letétbe helyezni.

FENTIEK HITELEÜL az alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak e megállapodást két-két eredeti példányban, aláírták.

A Belga Királyság részéről:
A Bolgár Köztársaság részéről:
A Cseh Köztársaság részéről:
A Dán Királyság részéről:
A Németországi Szövetségi Köztársaság részéről:
Az Észt Köztársaság részéről:
Írország részéről:
A Görög Köztársaság részéről:
A Spanyol Királyság részéről:
A Francia Köztársaság részéről:
A Horvát Köztársaság részéről:
Az Olasz Köztársaság részéről:
A Ciprusi Köztársaság részéről:
A Lett Köztársaság részéről:
A Litván Köztársaság részéről:
A Luxemburgi Nagyhercegség részéről:
Magyarország részéről:
A Máltai Köztársaság részéről:
A Holland Királyság részéről:
Az Osztrák Köztársaság részéről:
A Lengyel Köztársaság részéről:
A Portugál Köztársaság részéről:
Románia részéről:
A Szlovén Köztársaság részéről:
A Szlovák Köztársaság részéről:
A Finn Köztársaság részéről:
A Svéd Királyság részéről:
Az Európai Unió részéről:

A Brunei Darussalam Állam kormánya részéről:

A Kambodzsai Királyság kormánya részéről:

Az Indonéz Köztársaság kormánya részéről:

A Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság kormánya részéről:

Malajzia kormánya részéről:

A Mianmari Szövetségi Köztársaság kormánya részéről:

A Fülöp-szigeteki Köztársaság kormánya részéről:

A Szingapúri Köztársaság kormánya részéről:

A Thaiföldi Királyság kormánya részéről:

A Vietnami Szocialista Köztársaság kormánya részéről:

MELLÉKLET

A. CIKK

Útvonal-meghatározás

1. A 3. cikk (1) és (2) bekezdésének ellenére, valamint Indonézia nemzeti jogszabályaira és egyéb rendelkezéseire is figyelemmel, az Indonézia és az Unió közötti utas- és kombinált légi járatok üzemeltetése tekintetében az indonéziai pontok Denpasar, Jakartára, Makassarra, Medanra és Surabaya-ra utalnak.

2. Ha:

(a) egy ASEAN-tagállamok közötti légiközlekedési megállapodás; vagy

(b) együttesen az ASEAN-tagállamok és bármely más ország közötti légiközlekedési megállapodás

lehetővé teszi a légitársaságok számára, hogy az Indonéziában található Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan és Surabaya pontokon kívüli pontokra utas- és kombinált légi járatokat üzemeltessenek, ezen indonéziai pontokat is fel kell tüntetni.

3. A 10. cikk (12) bekezdésének alkalmazásában Indonézia esetében a belföldi közös üzemeltetési jogokat az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott pontokon keresztül kell gyakorolni bármely más indonéziai pontra, vagy fordítva.

B. CIKK

Forgalmi jogok

A 3. cikk (2) bekezdésének ellenére a következő rendelkezéseket kell alkalmazni:

(a) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének f) pontja szerint egy uniós légitársaság számára Mianmarban található pontok és az ASEAN-on belüli pontok közötti

utas- és kombinált járatok teljesítése céljából történő megadása 2024. július 1-jétől lép hatályba.

(b) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének e) pontja szerint egy mianmari légitársaság számára az Unión belüli pontok közötti utas- és kombinált járatok teljesítése céljából történő megadása 2024. július 1-jétől lép hatályba.

(c) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének f) pontja szerint egy uniós légitársaság számára az Unión belüli pontok és Vietnamban található pontok és az ASEAN-on kívüli pontok közötti utas- és kombinált járatok teljesítése céljából történő megadása csak olyan útvonalakon engedélyezett, amelyeket nem vietnami légitársaságok üzemeltetnek.

(d) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének e) pontja szerint vietnami légitársaság számára Vietnamban található pontok és az Unión belüli pontok és az Unión kívüli pontok közötti utas- és kombinált járatok teljesítése céljából történő megadása csak olyan útvonalakon engedélyezett, amelyeket nem uniós légitársaságok üzemeltetnek.

C. CIKK

A közbenső leszálláshoz való jog

1. A 3. cikk (6) bekezdésének f) pontja ellenére az uniós légitársaságok által az ugyanabban az ASEAN-tagállamban végzett társterminál-üzemeltetés során a közbenső leszállásra vonatkozó saját jogok gyakorlása két (2) évvel azt követően lép hatályba, hogy az ASEAN-tagállamok légiközlekedési megállapodás keretében kicserélték az ilyen jogokat. A közbenső leszállási jogoknak az ASEAN-tagállamok légitársaságai által ugyanabban az EU-tagállamban végzett társterminál-üzemeltetés során történő gyakorlása egyidejűleg lép hatályba.

2. Addig az időpontig mindegyik fél kedvező elbírálásban részesíti a másik fél légitársaságainak arra irányuló kérelmét, hogy a közbenső leszállással járó saját forgalmukat ugyanazon ASEAN-tagállamon vagy EU-tagállamon belüli társterminál-üzemeltetések során további kétoldalú alapon hajthassák végre, amennyiben ilyen jogok még nem állnak rendelkezésre.

D. CIKK

A légitársaságok kijelölése

1. A 4. cikk (1) bekezdésének ellenére Indonézia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság és Vietnám fenntarthatja az e megállapodás aláírásának időpontjában a vonatkozó nemzeti jogszabályaikban és egyéb rendelkezéseikben meglévő, a légitársaságok kijelölésére vonatkozó követelményt.

2. E cikk (1) bekezdésének alkalmazásában az „aktív működési engedéllyel rendelkező uniós légitársaságok jegyzékének” az Unió általi közzétételét úgy kell tekinteni, hogy az megfelel az említett nemzeti kijelölési követelményeknek az említett jegyzékben foglalt légitársaságok vonatkozásában, feltéve, hogy az említett jegyzéket elektronikus úton könnyen hozzáférhetővé teszik az említett ASEAN-tagállamok illetékes hatóságai számára.

3. Indonézia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság és Vietnám arra törekszik, hogy a lehető leghamarabb megszüntesse az említett kijelölési követelményeket, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

E. CIKK

Tisztességes verseny

1. A kétségek elkerülése érdekében a felek megerősítik, hogy a 8. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja csak azt a kötelezettséget írja elő a felek számára, hogy versenyjogot fogadjanak el vagy tartsanak fenn, és független versenyhatóságot hozzanak létre e versenyjog érvényesítésére. A felek megerősítik továbbá, hogy ez a megállapodás nem korlátozza az említett versenyhatóságok független működését. E versenyhatóságok határozatai nem tartoznak a 25. cikk szerinti vitarendezési mechanizmus hatálya alá.
2. A felek ezért csak akkor kérhetnek jogorvoslatot a 8. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjával kapcsolatban, ha a másik fél nem tart fenn versenyjogot vagy olyan, működési szempontból független versenyhatóságot, amely hatékonyan érvényesíti az említett fél versenyjogát. A 8. cikk (2) bekezdése a) és b) pontjának egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy vitatná az egyik fél versenyhatósága, bíróságai vagy törvényszékei által a felek versenyjogának végrehajtása érdekében hozott határozatokat vagy ítéleteket.
3. A 25. cikk (1) bekezdésének ellenére az említett cikkben foglalt vitarendezési mechanizmus nem alkalmazandó a 8. cikk alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos, 2025. január 1. előtt felmerült vitákra.

F. CIKK

Operatív tervek, programok és menetrendek

1. A 3. cikk és a 10. cikk (11) és (12) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a 10. cikk (7) bekezdésének ellenére Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam fenntarthatják az e megállapodás aláírásakor a vonatkozó nemzeti jogszabályaikban és egyéb rendelkezéseikben meglévő eljárásokat az Unió légitársaságai által az említett államok területére irányuló vagy onnan kiinduló légi járatok üzemeltetése céljából létrehozott operatív tervek, programok és menetrendek jóváhagyása tekintetében, beleértve a kereskedelmi együttműködési megállapodások alapján működő járatokra vonatkozó információkat is.
2. Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam minimálisra csökkentik az ilyen követelményekből és eljárásokból eredő adminisztratív terheket. Az említett operatív tervek, programok és menetrendek jóváhagyását a légitársaság kérelmének kézhezvételétől számított tíz (10) munkanapon belül meg kell adni, feltéve, hogy a légitársaság a 4. cikkel összhangban megkapta a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat.
3. Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnám arra törekednek, hogy a lehető leghamarabb megszüntessék az említett eljárásokat, és erről értesítik a vegyes bizottságot.

G. CIKK

Értékesítés és helyi kiadások

1. A 10. cikk (8) és (9) bekezdésének ellenére Indonézia, Mianmar és Vietnam fenntarthatják az e megállapodás aláírásának időpontjában a vonatkozó nemzeti jogszabályaikban és egyéb rendelkezéseikben meglévő, a nemzeti valutájuknak a belföldi szállítási és kapcsolódó szolgáltatások értékesítése, valamint a helyi kiadások kifizetése során történő használatára

vonatkozó követelményeket.

2. Indonézia, Mianmar és Vietnám arra törekednek, hogy a lehető leghamarabb megszüntessék az említett követelményeket, és erről értesítik a vegyes bizottságot.

H. CIKK

A helyi bevételek átutalása

1. A kétségek elkerülése érdekében a 10. cikk (10) bekezdésének a) pontjában szereplő „átutalás” kifejezés a Fülöp-szigeteki Köztársaság esetében a Fülöp-szigeteki Köztársaságban kereskedelmi vagy üzleti tevékenységet folytató külföldi vállalat fiókirodája által végzett átutalásoktól eltérő átutalásokra utal.

2. A Fülöp-szigeteki Köztársaságban kereskedelmi vagy üzleti tevékenységet folytató külföldi vállalat fiókirodája által történő nyereségátutalások tekintetében a Fülöp-szigeteki Köztársaságnak jogában áll a fiókirodákra nyereségátutalási adót kivetni saját nemzeti jogszabályaival összhangban, kivéve, ha a Fülöp-szigeteki Köztársaság és a külföldi légitársaság székhelye szerinti ország közötti, a kettős adóztatás elkerüléséről szóló egyezmény alapján alacsonyabb adókulcs vagy mentesség van érvényben.

3. A Fülöp-szigeteki Köztársaság arra törekszik, hogy együttműködjön az Unióval annak érdekében, hogy közös keretet dolgozzon ki a Fülöp-szigeteki Köztársaságban működő uniós légitársaságok általi átutalások kezelésére, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

I. CIKK

Díjak

1. A 13. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül és a 13. cikk (2) bekezdésének ellenére a Fülöp-szigeteki Köztársaság fenntarthatja az e megállapodás aláírásának időpontjában a vonatkozó nemzeti jogszabályaiban és egyéb rendelkezéseiben meglévő, az uniós légitársaságok által a Fülöp-szigeteki Köztársaság területére irányuló és onnan induló légi járatokra megállapított viteldíjak jóváhagyására vonatkozó eljárásokat. Az említett díjakat a benyújtásuktól számított tíz (10) munkanapon belül jóvá kell hagyni.

2. A Fülöp-szigeteki Köztársaság arra törekszik, eljárások a lehető leghamarabb megszüntesse az említett eljárásokat, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

J. CIKK

Hitelgaranciák

A 8. cikk (2) bekezdése d) pontjának rendelkezései nem alkalmazandók a Vietnam által e megállapodás aláírása előtt és az ilyen egyezségek lejártáig hitelgarancia formájában nyújtott támogatásokra. Amennyiben azonban az ilyen garanciák kifizetésekhez vezetnek, ezeket az esettől függően a 8. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontja alapján kell teljesíteni.

K. CIKK

A megkülönböztetés tilalma

1. A D. cikk ellenére az ott említett ASEAN-tagállamok a légitársaságok kijelölése tekintetében

legalább olyan kedvező elbánást biztosítanak az Unió légitársaságai számára, mint bármely más ország légitársaságainak.

2. Az F., G. és I. cikk ellenére az ott felsorolt ASEAN-tagállamok az operatív tervek, programok és menetrendek, az értékesítés és a helyi kiadások, valamint a díjak jóváhagyása tekintetében legalább olyan kedvező elbánást biztosítanak az Unió légitársaságai számára, mint saját légitársaságaik vagy bármely más ország légitársaságai számára, attól függően, hogy melyik a kedvezőbb.

L. CIKK

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

A 21. cikk (5) bekezdésében említett ASEAN-tagállamok e megállapodás aláírásának időpontjában Indonézia, Malajzia, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam.

M. CIKK

Viszonosság

Amennyiben a D., F., G. és I. cikk értelmében egy ASEAN-tagállam az Unió légitársaságainak kijelölését írja elő, az Unió légitársaságai tekintetében az operatív tervek, programok és menetrendek, együttműködési piaci megállapodások vagy díjak előzetes jóváhagyására irányuló nemzeti eljárásokat alkalmaz, vagy az Unió légitársaságai tekintetében az egyes ügyletekben használandó pénznemre vonatkozó nemzeti követelményeket alkalmaz, az Unió jogosult arra, hogy az említett ASEAN-tagállam légitársaságait azonos vagy egyenértékű intézkedések hatálya alá vonja.

N. CIKK

Hatálybalépés Malajzia tekintetében

1. A 33. cikk ellenére, ha Malajzia az egyetlen olyan ASEAN-tagállam, amely nem közölte az ASEAN főtitkárával annak megerősítését, hogy az e megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásai lezárultak:

(a) az ASEAN főtitkára írásbeli értesítést küldhet az Európai Unió Tanácsa főtitkárának, amelyben megerősíti, hogy Malajzia kivételével valamennyi ASEAN-tagállam lezárta az e megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásait;

(b) e megállapodás a 33. cikk (3) bekezdésének megfelelően lép hatályba az Unió és tagállamai, valamint Malajzia kivételével az ASEAN valamennyi tagállama tekintetében; és

(c) ezt követően a megállapodás Malajzia tekintetében harminc (30) nappal azt követően lép hatályba, hogy az ASEAN főtitkára újabb írásbeli értesítést küld az Európai Unió Tanácsa főtitkárának, amelyben megerősíti, hogy Malajzia lezárta a megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásait.

2. E megállapodás aláírását követően és a Malajzia tekintetében történő hatálybalépéséig:

(a) az EU-tagállamok és Malajzia, valamint az Unió és Malajzia között a megállapodás aláírása előtt aláírt vagy megkötött korábbi légiközlekedési megállapodások vagy egyezmények továbbra is alkalmazandók, és nem módosíthatók; és

(b) az EU-tagállamok és Malajzia között, illetve az Unió és Malajzia között nem köthető új légiközlekedési megállapodás vagy egyezmény, kivéve a korlátozott és sürgős szükségletek kivételes körülmények közötti kielégítése érdekében, és a vonatkozó nemzeti jogszabályok és egyéb rendelkezések sérelme nélkül. Az Unió vagy az érintett EU-tagállam tájékoztatja a többi felet az ilyen új légiközlekedési megállapodásokról vagy egyezményekről.

O. CIKK

A fejlődés nyomon követése

A vegyes bizottság az érintett ASEAN-tagállamok jelentése alapján évente áttekinti az e melléklet cikkeinek végrehajtása terén elért eredményeket.

AZ ASEANEU ÁTFOGÓ LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS ALÁÍRÁSA ALKALMÁBÓL TETT NYILATKOZATOK JEGYZÉKE

Az Európai Unió (EU) és tagállamai, valamint a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének (ASEAN) tagállamai 2021. június 2-án lezárták a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti ASEAN-EU átfogó légiközlekedési megállapodásra (a továbbiakban: a megállapodás) irányuló tárgyalásokat. A megállapodás aláírása alkalmából a következő nyilatkozatokat tették:

A DÉLKELET-ÁZSIAI NEMZETEK SZÖVETSÉGE TAGÁLLAMAINAK, VALAMINT AZ EURÓPAI UNIÓNAK ÉS TAGÁLLAMAINAK NYILATKOZATA

Az ASEAN-tagállamok, az EU és tagállamai az alkalmazandó jogszabályaikkal és egyéb rendelkezéseikkel összhangban minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy a megállapodás 33. cikkével összhangban a lehető legrövidebb időn belül hatályba léptessék a megállapodást. Malajzia esetében az ország minden szükséges lépést megtesz az alkalmazandó jogszabályaival és egyéb rendelkezéseivel összhangban, figyelembe véve a megállapodás N. cikkét.

Az ASEAN-tagállamok, az EU és tagállamai kifejezik azon szándékukat, hogy a megállapodás 23. cikkében előírt vegyes bizottság keretében szoros megbeszéléseket és koordinációt tartanak fenn a váratlan válsághelyzetekre, így például a Covid19-világjárványra adott válaszok tekintetében, azzal a céllal, hogy a lehető legnagyobb mértékben mérsékeljék a légi járatokat érintő zavaró hatásokat.

A DÉLKELET-ÁZSIAI NEMZETEK SZÖVETSÉGE TAGÁLLAMAINAK – MALAJZIA KIVÉTELÉVEL – ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAINAK NYILATKOZATA

Az ASEAN-tagállamok és az EU-tagállamok illetékes légiközlekedési hatóságai – az alkalmazandó jogszabályaik és egyéb rendelkezéseik által megengedett mértékben – a megállapodás aláírásának napjától a megállapodás hatálybalépéséig a megállapodásban foglaltakkal egyenértékű feltételek mellett ki kívánják terjeszteni a kedvező elbírálást az egymás légitársaságai által benyújtott, légi járatokra és üzemeltetési engedélyekre irányuló kérelmekre, a kölcsönös jóindulat és a viszonyosság alapján.

MALAJZIA NYILATKOZATA

Malajzia értesítheti a megállapodás feleit arról, hogy illetékes légiközlekedési hatóságai – az

alkalmazandó jogszabályai és egyéb rendelkezései által megengedett mértékben – az értesítésben meghatározott időponttól a megállapodás hatálybalépéséig a megállapodásban foglaltakkal egyenértékű feltételek mellett ki kívánják terjeszteni a kedvező elbírálást az Unió légitársaságai által benyújtott, légi járatokra és üzemeltetési engedélyekre irányuló kérelmekre, a kölcsönös jóindulat és a viszonyosság elve alapján.

FENTIEK HITELEÜL alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak a nyilatkozatok jegyzékét aláírták.

Általános indokolás

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (6) bekezdése, illetve a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés *a)* pontja alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában közzétételre kerül.

A törvényjavaslat célja a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) Magyarország részéről történő megerősítése (kötelező hatályának elismerése), amelyre a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény alapján az Országgyűlés adhat felhatalmazást.

A Megállapodás célja a tisztességes piaci verseny, a megkülönböztetés-mentesség, átláthatóság és egyenlő feltételek biztosítása a gazdasági szereplők számára; a fokozatos piacnyitás az útvonalakhoz és a kapacitáshoz való hozzáférés tekintetében; az összeköttetés javítása. A Megállapodás emellett valamennyi uniós légi fuvarozó számára kereskedelmi lehetőségeket biztosít, például a földi kiszolgálás, a járatmegosztás, az intermodalitás és a szabad árképzés területén. A Megállapodás szociális kérdésekre vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz az Európai Unió nemzetközi kereskedelmi megállapodásaiba foglalt rendelkezésekkel összhangban, kötelezve a feleket arra, hogy nemzetközi kötelezettségeiknek megfelelően – különösen a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) keretében – továbbfejlesszék a szociális és munkaügyi intézkedéseket. A Megállapodás továbbá együttműködési keretet hoz létre az Európai Unió és az ASEAN tagállamai között a légiközlekedés környezetre gyakorolt hatásának minimalizálása és különösen a légiközlekedéshez kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelése érdekében zajló együttműködéshez.

A Megállapodás akkor lép hatályba, amikor valamennyi ASEAN-tagállam, valamennyi uniós tagállam és az Európai Unió befejezte megerősítési vagy jóváhagyási eljárásait. A Megállapodás azonban az Európai Unió és tagállamai, valamint Malajzia kivételével valamennyi ASEAN-tagállam tekintetében akkor is hatályba léphet, ha Malajzia az egyetlen olyan ASEAN-tagállam, amely azt nem ratifikálta. Ebben az esetben a Megállapodás Malajzia tekintetében akkor fog hatályba lépni, amint utóbbi ratifikálja azt.

Részletes indokolás

1. §

A Megállapodás tartalmát tekintve – a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 4. §-a alapján – törvényhozási tárgykört érintő szabályokat tartalmaz, ezért a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 7. § (1) bekezdés a) pontjában és (3) bekezdés a) pontjában foglaltakra tekintettel a Megállapodás kötelező hatályának elismerésére az Országgyűlés adhat felhatalmazást.

2. §

Az Nsztv. 7. § (2) bekezdése és 9. § (1) bekezdése szerint a kihirdetés az Országgyűlés hatáskörébe tartozik.

3. §

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés b) pontjának megfelelően a törvényjavaslat 1. melléklete a Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét tartalmazza.

4. §

Hatályba léptető rendelkezés. A hatálybalépés napját az Nsztv. 10. § (4) bekezdésének megfelelően a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés f) pontjának megfelelően tartalmazza a megállapodás végrehajtásáért felelős szerv (miniszter) megjelölését.