

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK (a továbbiakban: az Egyesült Államok), egyrésztől;

valamint

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

A FINN KÖZTÁRSASÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

MÁLTA,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,

A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA,

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

és az EURÓPAI KÖZÖSSÉG, másrésztől;

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

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy megkönnyítsék a nemzetközi légiközlekedési lehetőségek bővülését – többek között a légiközlekedési hálózatok fejlesztése révén – annak érdekében, hogy eleget tegyenek az utasok és a fuvaroztatók megfelelő légiközlekedési szolgáltatások iránti igényeinek;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy lehetővé tegyék a légitársaságok számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújthassanak az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légiközlekedési ipar minden ágazata – a légitársaságok munkavállalóit is beleértve – részüljön a liberalizált megállapodás előnyeiből;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a nemzetközi légi közlekedésben a biztonság és a védelem legmagasabb szintjét biztosítsák, újfent hangsúlyozva a személy- és vagyónbiztonságot veszélyeztető, a légi közlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát aláásó olyan cselekedetek, vagy azokkal való fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, melyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak;

TUDOMÁSUL VÉVE az 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott, nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményben foglaltakat;

FELISMERVE, hogy az állami támogatások hátrányosan befolyásolhatják a légitársaságok közötti versenyt, és veszélyeztetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit;

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

MEGÁLLAPÍTVA a fogyasztóvédelem jelentőségét, beleértve a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kelt egyezményben megkövetelt védelmet;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a meglévő megállapodások keretére építve megnyissák a piacokat, és hogy a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösségek az Atlanti-óceán mindkét oldalán a legnagyobb előnyöket élvezzék;

FELISMERVE, hogy légitársaságaik globális tőkepiacokhoz való fokozott hozzáférése jelentős szerepet játszik a verseny megerősítése és e megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása tekintetében;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy globális jelentőségű precedenst hozzanak létre az ezen alapvető gazdasági ágazat liberalizációjából származó előnyük fokozása érdekében,

A KÖVETKEZŐKÉBEN ÁLLAPODTAK MEG:

3. „egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény, beleértve:

1. cikk

Fogalommeghatározások

Eltérő rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „megállapodás”: e megállapodás, annak mellékletei és függelékei és azok módosításai;

2. „légi közlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények légi járművön, külön vagy együttesen, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében a nagyközönség számára történő szállítása;

valamint

b) az Egyezmény 90. cikkének értelmében elfogadott valamennyi mellékletet vagy módosítást, amennyiben az ilyen melléklet vagy módosítás bármely adott időpontban az Egyesült Államok és a tagállam vagy tagállamok vonatkozásában egyaránt hatályba lépett, az adott kérdés függvényében;

4. „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költsége és az ésszerű adminisztratív általános költség;

5. „nemzetközi légi közlekedés”: az egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légi közlekedés;

6. „fél”: az Egyesült Államok, vagy az Európai Közösség és tagállamai;

7. „ár”: utasok, poggyász és/vagy áru (a postai küldemények kivételével) légi közlekedésben – adott esetben a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggő felszíni közlekedést is beleértve – történő szállításáért a légitársaságok – beleértve képviselőiket – által felszámított díjak, tarifák vagy illetékek, valamint az ilyen díjak, tarifák vagy illetékek rendelkezésre állásának feltételei;

8. „nem kereskedelmi célú leszállás”: olyan leszállás, amely nem utasok, poggyász, áru és/vagy posta küldemény légi fuvarozásba történő felvételére vagy kirakására szolgál;

9. „terület”: az Egyesült Államok tekintetében a szuverenitása vagy joghatósága alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, valamint az Európai Közösség és tagállamai tekintetében az Európai Közösséget létrehozó szerződés hatálya alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, az említett Szerződésben vagy bármely jogutód okmányban meghatározott feltételeik szerint; e megállapodás Gibraltár repülőterére történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság által a repülőtér helyeül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontokat, és Gibraltár repülőterének a 2006. szeptember 18-án a tagállamok között létező közösségi légiközlekedési intézkedések tekintetében való további felfüggesztését a Gibraltár repülőteréről szóló, 2006 szeptemberében Córdobában elfogadott miniszteri nyilatkozat feltételeinek megfelelően;

valamint

10. „használati díj”: a légitársaságokra a repülőtér, a repülőtéri környezet, a légiforgalmi, illetve repülésvédelmi berendezések vagy szolgáltatások – a kapcsolódó szolgáltatásokat és berendezéseket is beleértve – igénybevételéért kiszabott díj.

2. cikk

Igazságos és egyenlő lehetőség

Mindegyik fél igazságos és egyenlő lehetőséget biztosít mindkét fél légitársaságainak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi közlekedésben folytatott versenyhez.

3. cikk

Forgalmi jogok nyújtása

(1) Mindegyik fél megadja a másik félnek az alábbi jogokat a másik fél légitársaságai által folytatott nemzetközi légi közlekedés tekintetében:

- a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
- b) a területén való, nem kereskedelmi célú leszállás joga;
- c) nemzetközi légi közlekedés folytatása az alábbi útvonalak pontjai között:
 - i. az Egyesült Államok légitársaságai (a továbbiakban: az USA légitársaságai) esetében az Egyesült Államok előtti pontoktól az Egyesült Államokon keresztül, és a közbenső pontoktól bármely tagállamban vagy tagállamokban lévő és azon túli pontba vagy pontokba; valamint kizárólag árufuvarozási szolgáltatás esetében bármely tagállam és bármely pont vagy pontok között (bármely egyéb tagállamot is beleértve);
 - ii. az Európai Közösség és tagállamainak légitársaságai (a továbbiakban: közösségi légitársaságok) esetében a tagállamok előtti pontoktól a tagállamokon keresztül, és a közbenső pontoktól bármely, az Egyesült Államokban lévő és azon túli pontba vagy pontokba; kizárólag árufuvarozási szolgáltatás esetében az Egyesült Államok és bármely pont vagy pontok között; valamint kombinált szolgáltatások esetében az Egyesült Államokban lévő, valamint Európai Közös Légtér (a továbbiakban: ECAA) bármely – a megállapodás aláírásának időpontjában vett – tagja területén lévő bármely pont vagy pontok között;

valamint

- d) a megállapodásban meghatározott egyéb jogok.
- (2) Valamennyi légitársaság bármely, illetve valamennyi járatán választása szerint:
- a) egyik vagy mindkét irányban légi járatokat üzemeltethet;
 - b) különböző járatszámokat kombinálhat a légi jármű ugyanazon üzemeltetése során;
 - c) kiszolgálhat a felek területe előtti, közbenső és a felek területén túli pontokat, valamint a felek területén lévő pontok bármely kombinációját és bármely sorrendben;
 - d) kihagyhat bármilyen pontot vagy pontokat;
 - e) bármely légi járműjéről bármely másik légi járműjére – bármely ponton – átcsoportosíthat forgalmat;

- f) a légi jármű vagy a járatszám cseréjével, vagy cseréje nélkül kiszolgálhatja a területén lévő pontok előtti bármely pontot, és az ilyen szolgáltatásokat az utazóközönségnek közvetlen szolgáltatásként kínálhatja és reklámozhatja;
- g) megszakíthatja útját bármely fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton;
- h) a másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthat végre;
- valamint
- i) kombinálhatja a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére;

irány-, illetve földrajzi korlátozás nélkül és a légi fuvarozásra vonatkozóan az e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül.

(3) Az (1) bekezdés rendelkezéseit az alábbi követelményekre figyelemmel kell alkalmazni:

- a) az USA légitársaságai esetében – a kizárólag árufuvarozó szolgáltatások kivételével – a légi közlekedés az Egyesült Államokat kiszolgáló szolgáltatás része;
- valamint
- b) a közösségi légitársaságok esetében – i. a kizárólag árufuvarozó szolgáltatások; valamint ii. az Egyesült Államok és a megállapodás aláírásának időpontjában ECAA-tagsággal bírók között végzett kombinált szolgáltatások kivételével – a légi közlekedés a valamely tagállamot kiszolgáló szolgáltatás része.

(4) A felek lehetővé teszik az egyes légitársaságok számára, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi megfontolások alapján állapítsák meg. E joggal összhangban, egyik fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a szolgáltatás sűrűségét vagy rendszerességét, vagy a másik fél légitársaságai által üzemeltetett légi járművek típusát vagy típusait, és nem írhatja elő a másik fél légitársaságai számára, hogy azok a menetrendet, a charterrepülések programját vagy az üzemeltetési tervet benyújtsák, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési vagy (a 15. cikkkel összhangban lévő) környezetvédelmi okokból, az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.

(5) A nemzetközi légi közlekedést folytató légitársaságok a légi jármű típusának vagy számának bármely ponton való megváltoztatására vonatkozó, bárminemű korlátozás nélkül végezhetik tevékenységüket, feltéve hogy a) az USA légitársaságai esetében a légi közlekedés – a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás kivételével – az Egyesült Államokat kiszolgáló szolgáltatás részét képezi; illetve b) a közösségi légitársaságok esetében a légi közlekedés – i. a kizárólag árufuvarozó szolgáltatások; valamint ii. az Egyesült Államok és a megállapodás aláírásának időpontjában ECAA-tagsággal bírók között végzett kombinált szolgáltatások kivételével – valamely tagállamot kiszolgáló szolgáltatás része.

(6) E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az:

- a) feljogosítja az USA légitársaságait bármely tagállam területén az adott tagállam területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru vagy postai küldemény ellentételezés melletti, fedélzetre való felvételére;
- b) feljogosítja a közösségi légitársaságokat az Egyesült Államok területén az Egyesült Államok területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru vagy postai küldemény ellentételezés melletti, fedélzetre való felvételére.

(7) A közösségi légitársaságoknak az Egyesült Államok kormányának által igénybe vett közlekedéshez való hozzáférést a 3. melléklet szabályozza.

4. cikk

Engedélyezés

Az egyik fél valamely légitársasága által az előírt formában és módon benyújtott üzemeltetési és műszaki engedélyekre irányuló kérelmek kézhezvételekor a másik fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő engedélyeket, amennyiben:

- a) az USA légitársaságai esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős része és a légitársaság tényleges ellenőrzése az Egyesült Államok, az USA állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van, valamint a légitársaságot az USA légitársaságaként engedélyezték, és gazdasági tevékenységének székhelye az USA területén található;
- b) a közösségi légitársaságok esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős része és a légitársaság tényleges ellenőrzése valamely tagállam vagy tagállamok, e tagállam vagy tagállamok állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van, valamint a légitársaságot közösségi légitársaságként engedélyezték, és gazdasági tevékenységének székhelye az Európai Közösség területén található;
- c) a légitársaság eleget tesz a kérelmet vagy kérelmeket elbíráló fél által a nemzetközi légi közlekedés tekintetében rendszerint alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében meghatározott feltételeknek;

valamint

- d) a 8. cikkben (Biztonság) és a 9. cikkben (Légiközlekedés-védelem) foglalt rendelkezéseket fenntartják és alkalmazzák.

5. cikk

Az engedélyek visszavonása

(1) Bármely félnek jogában áll a másik fél légitársaságának üzemeltetési, illetve műszaki engedélyeit visszavonni, felfüggeszteni vagy korlátozni, vagy a másik fél légitársaságának működését egyéb módon felfüggeszteni vagy korlátozni, amennyiben:

- a) az USA légitársaságai esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős része és a légitársaság tényleges ellenőrzése nem az Egyesült Államok, az USA állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van, vagy a légitársaságot nem az USA légitársaságként engedélyezték, vagy gazdasági tevékenységének székhelye nem az USA területén található;
- b) a közösségi légitársaságok esetében a légitársaság tulajdonjogának jelentős része és a légitársaság tényleges ellenőrzése nem valamely tagállam vagy tagállamok, e tagállam vagy tagállamok állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van, vagy a légitársaságot nem közösségi légitársaságként engedélyezték, vagy gazdasági tevékenységének székhelye nem az Európai Közösség területén található;

vagy

- c) a légitársaság nem tett eleget az e megállapodás 7. cikkében (Jogsabályok alkalmazása) említett törvényeknek és rendelkezéseknek.

(2) Az e cikkben meghatározott jogok – amennyiben nincs szükség azonnali intézkedések megtételére az ezen cikk (1) bekezdése c) pontjának való további meg nem felelés megakadályozása céljából – kizárólag a másik féllel folytatott konzultációt követően gyakorolhatók.

(3) Ez a cikk nem korlátozza a felek azon jogait, hogy a 8. cikkben (Biztonság) és a 9. cikkben (Légiközlekedés-védelem) foglalt rendelkezésekkel összhangban a másik fél légitársaságának vagy légitársaságainak üzemeltetési engedélyét vagy műszaki engedélyét visszatartsa, visszavonja, korlátozza, vagy feltételekhez kösse.

6. cikk

A tulajdonjoggal, befektetéssel és ellenőrzéssel kapcsolatos egyéb kérdések

A megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a felek a tulajdonjogra, befektetésre és ellenőrzésre vonatkozó törvényeik és rendelkezéseik szerint hozott határozataikban végrehajtják a 4. melléklet rendelkezéseit.

7. cikk

Jogsabályok alkalmazása

(1) Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitársaságai által használt légi járműveknek alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműveknek az

adott fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légi járművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeket és rendelkezéseket.

(2) Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitársaságai által szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak meg kell felelniük – illetve azok nevében meg kell felelni – a légi járműben szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak az adott fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeknek és rendelkezéseknek (ideértve a belépéssel, vámkezeléssel, bevándorlással, útlevellel, vámeljárással, karanténnal vagy – postai küldemények esetén – a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket).

8. cikk

Biztonság

(1) A felek illetékes hatóságai – az e megállapodás szerinti légi közlekedés üzemeltetése céljából – érvényesnek ismerik el a másik fél által kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket, amennyiben az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek az Egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal. Az illetékes hatóságok azonban megtagadhatják a más ilyen hatóságok által saját állampolgáraik számára kiállított vagy érvényesített képesítési bizonyítványoknak és engedélyeknek a területük feletti átrepülés céljából érvényesként való elfogadását.

(2) Bármely fél illetékes hatóságai konzultációt kérhetnek más illetékes hatóságoktól az e hatóságok által felügyelt légitársaságok légiközlekedési berendezéseire, személyzetére, légi járműveire és üzemeltetésére vonatkozóan az e hatóságok által fenntartott biztonsági előírásokat illetően. E konzultációt – eltérő megállapodás hiányában – a kérelem benyújtásától számított 45 napon belül meg kell tartani. Amennyiben e konzultációt követően a kérelmező illetékes hatóságok megállapítják, hogy az adott hatóságok az említett területeken ténylegesen nem tartanak fenn, és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek az Egyezmény alapján megállapított minimumszabályokkal legalább azonosak, a kérelmező illetékes hatóságok az adott hatóságokat értesítik e megállapításaikról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről, az adott hatóságok pedig megteszik a megfelelő korrekciós intézkedést. A kérelmező illetékes hatóságok fenntartják maguknak a jogot, hogy visszatartsák, visszavonják vagy korlátozzák az olyan légitársaság vagy légitársaságok üzemeltetési, illetve műszaki engedélyeit, amelyek biztonsági felügyeletét az adott hatóságok gyakorolják, amennyiben az adott hatóságok ésszerű időn belül nem teszik meg a megfelelő korrekciós intézkedéseket, továbbá fenntartják maguknak a jogot, hogy az ilyen légitársaság vagy légitársaságok esetében azonnali intézkedéseket tegyenek, ha az a fent említett előírások és követelmények fenntartására és alkalmazására vonatkozó kötelezettség további – a repülésbiztonságot érintő azonnali fenyegetést eredményező – megsértésének megakadályozása érdekében elengedhetetlenül szükséges.

(3) Az e cikk szerinti kérelmeket és értesítéseket egyidejűleg az Európai Bizottsághoz is el kell juttatni.

(4) E cikk egyetlen rendelkezése sem akadályozza a felek illetékes hatóságait abban, hogy megbeszéléseket folytatassanak a biztonságról, beleértve a biztonsági előírások és követelmények rendszeres alkalmazására vagy az időszakosan felmerülő veszélyhelyzetekre vonatkozó vitákat is.

9. cikk

Légi közlekedés-védelem

(1) A felek a nemzetközi jogból eredő jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári repülés védelmének jogellenes beavatkozásokkal szembeni biztosítására irányuló kölcsönös kötelezettségük e megállapodás szerves részét képezi. A felek – a nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános érvényének korlátozása nélkül – különösen az alábbi megállapodásokkal járnak el összhangban: a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-én Hágában aláírt egyezmény, a polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt egyezmény, valamint a polgári légi közlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montrealban aláírt jegyzőkönyv.

(2) A felek kérésre minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári repülés védelme ellen irányuló fenyegetések leküzdése érdekében, beleértve a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, valamint az ilyen légi jármű, utasai és személyzete, a repülőterek és a léginnavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények megakadályozását is.

(3) A felek egymással fenntartott kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és az Egyezmény mellékletét képező, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek és javasolt gyakorlatnak megfelelően járnak el; előírják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemeltetői; azok az üzemeltetők, akiknek fő telephelye vagy állandó lakohelye a területükön van; valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen repülésvédelmi előírásoknak megfelelően járnak el.

(4) Mindkét fél biztosítja a hatékony intézkedések megtételét saját területén a légi járművek védelme, az utasok, a személyzet és csomagjaik és kézipoggyászaik átvizsgálása, valamint a teherárúnak és a légi járművön található készleteknek a beszállás vagy berakodás előtt és közben történő ellenőrzése érdekében, továbbá biztosítja, hogy ezeket az intézkedéseket a polgári repülés védelme ellen irányuló fenyegetés növekedésének megfelelően kiigazítsák. A felek egyetértően abban, hogy a másik fél által megkövetelt, a területéről történő felszállásra és ezen másik fél

területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat betartják. A felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik félnek az egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.

(5) Teljes mértékben figyelembe véve és kölcsönösen tiszteletben tartva egymás szuverenitását, a területére történő belépésre vonatkozóan bármely fél védelmi intézkedéseket fogadhat el. E fél lehetőség szerint figyelembe veszi a másik fél által már alkalmazott védelmi intézkedéseket, valamint a másik fél által nyújtott bármely véleményt. Mindegyik fél elismeri azonban, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza a felek azon jogát, hogy a repülés védelmére fenyegetést jelentő járat vagy járatok területükre való belépését megtagadják.

(6) A védelem elleni konkrét fenyegetés esetén bármely fél szükséghelyzeti intézkedéseket tehet, a módosításokat is beleértve. Ezen intézkedésekről a másik fél illetékes hatóságait késedelem nélkül értesíteni kell.

(7) A felek hangsúlyozzák, hogy az összeegyeztethető gyakorlat és előírások kialakítása a légi közlekedés védelme előmozdításának és a szabályozás terén mutatkozó különbségek minimalizálásának fontos eszköze. E célból a felek teljes mértékben kihasználják és továbbfejlesztik a jelenlegi és a javasolt védelmi intézkedésekre vonatkozó egyeztetések meglévő fórumait. A felek várakozása szerint ezen egyeztetések többek között a másik fél által javasolt vagy mérlegelt új védelmi intézkedésekkel, ezen belül a védelmi intézkedéseknek a körülmények változása miatti felülvizsgálatával; a másik fél által támasztott védelmi intézkedéseknek való megfelelés érdekében az egyik fél által javasolt intézkedésekkel; a légi közlekedés védelmére vonatkozó intézkedéseket illetően az előírások eredményesebb kiigazításának lehetőségeivel; valamint az egyik fél követelményeinek a másik fél jogi kötelezettségeivel való összeegyeztethetőségével foglalkoznak. Ezen egyeztetések célja, hogy elősegítsék az új védelmi kezdeményezések és követelmények mielőbbi bejelentését és előzetes vitáját.

(8) A közlekedés védelmének biztosítására tett azonnali intézkedések szükségességének sérelme nélkül a felek megerősítik, hogy a védelmi intézkedések mérlegelésekor értékelik a nemzetközi légi közlekedésre gyakorolt lehetséges kedvezőtlen hatásokat, és – jogi előírás hiányában – e tényezőket figyelembe veszik a védelmi kérdések megoldásához szükséges és megfelelő intézkedések meghatározásakor.

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

(10) Amennyiben valamelyik fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik fél nem e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, illetékes hatóságai azonnali konzultációt kérhetnek a másik fél illetékes hatóságaitól. Amennyiben az ilyen kérelemről számított 15 napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapot szolgáltat a fél légitársasága vagy légitársaságai üzemeltetési engedélyének és műszaki engedélyeinek visszatartására, visszavonására, korlátozására, vagy feltételekhez kötésére. Szükséghelyzetben a felek a 15 nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak.

(11) A repülőternek az e cikk (3) bekezdésében említett légiközlekedés-védelmi előírásoknak és gyakorlatnak való megfelelése tekintetében végzett értékelésektől függetlenül, a felek a másik fél együttműködését kérhetik annak megállapításához, hogy a másik fél különleges védelmi intézkedései a kérelmező fél követelményeinek elegendőek-e. A felek illetékes hatóságai előzetesen egyeztetik az értékelendő repülőtereket és az értékelés időpontjait, továbbá megállapítják az értékelések eredményeinek elemzésére vonatkozó eljárást. Az értékelések eredményeit figyelembe véve, a kérelmező fél határozhat úgy, hogy a másik fél területén azonos szintű védelmi intézkedéseket alkalmaznak, annak érdekében, hogy az átszálló utasok, poggyászaik és/vagy az átrakandó rakomány a kérelmező fél területén mentesüljön az újabb vizsgálat alól. E határozatot a másik féllel közölni kell.

10. cikk

Kereskedelmi lehetőségek

(1) A felek légitársaságai képviselőket hozhatnak létre a másik fél területén a légi közlekedés, valamint a kapcsolódó tevékenységek hirdetése és értékesítése céljából.

(2) A felek légitársaságai – a másik fél belépésre, tartózkodásra és munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban – a másik fél területére bevihetik, és ott alkalmazásban tarthatják a légi közlekedési szolgáltatások nyújtásához szükséges irányító, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakmai személyzetet.

(3) a) Az alábbi b) pont sérelme nélkül mindegyik légitársaságnak jogában a másik fél területén való földi kiszolgálás tekintetében:

- i. saját földi kiszolgálását („saját kiszolgálás”) elvégezni; vagy választása szerint
- ii. teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló szolgáltatók közül választani, amennyiben a felek törvényei és rendelkezései az ilyen szolgáltatók számára lehetővé teszik a piacra jutást, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.

b) Az i. és ii. alpont, valamint a fenti a) pont szerinti jogok kizárólag a repülőter biztonságos üzemeltetése fenntartásának szükségességével indokolható hely- vagy kapacitáshiány miatt korlátozhatók. Amennyiben az ilyen korlátozások nem teszik lehetővé a saját kiszolgálást, és amennyiben nem létezik valódi verseny a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között, minden ilyen szolgáltatást egyenlően és megfelelő mértékben hozzáférhetővé kell tenni valamennyi légitársaság számára; az ilyen szolgáltatások díjai nem haladhatják meg azok összköltségét, beleértve az eszközök értékcsökkenés utáni ésszerű megtérülését.

(4) Mindkét fél bármely légitársasága közvetlenül és/vagy – a légitársaság szabad mérlegelése szerint – értékesítési ügynökei vagy a légitársaság által kijelölt egyéb közvetítőn keresztül értékesítheti légiközlekedési szolgáltatásait a másik fél területén. Minden légitársaság jogosult ilyen légiközlekedési szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen légiközlekedési szolgáltatást a terület pénznemében vagy szabadon átváltható pénznemekben megvásárolni.

(5) Minden légitársaság jogosult a helyben kiadott összegeken felüli helyi bevételek átváltására és a másik fél területéről saját országa vagy – kérelemre és amennyiben az nem összeegyeztethetetlen az általánosan alkalmazott törvényekkel vagy rendelkezésekkel – a választása szerinti ország vagy országok területére történő átutalására. Az átváltást és átutalást haladéktalanul, korlátozás vagy adó megállapítása nélkül, a légi fuvarozó átutalásra vonatkozó alapkérelme benyújtásának napján a folyó ügyletekre és átutalásra érvényes átváltási árfolyamon engedélyezni kell.

(6) A felek légitársaságai jogosultak a másik fél területén a helyi pénznemben fizetni a helyi kiadásokért, az üzemanyagvásárlást is beleértve. A felek légitársaságai a másik fél területén szabad mérlegelésük szerint a helyi valutaátvételi szabályozás szerint szabadon átváltható pénznemben is fizethetnek az ilyen kiadásaiért.

(7) A megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása vagy kínálása tekintetében a felek bármely légitársasága együttműködési kereskedelmi – például helyfoglalási (blocked space) vagy közös üzemeltetési (code share) – megállapodásokat köthet:

- a) a felek bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;
 - b) harmadik ország bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;
- valamint
- c) bármely ország felszíni (szárazföldi vagy vízi) közlekedési szolgáltatójával;

feltéve hogy i. az ilyen megállapodás valamennyi résztvevője rendelkezik a megfelelő engedéllyel; és ii. a megállapodások eleget tesznek a nemzetközi légitársasági szolgáltatások üzemeltetése és nyújtása tekintetében a felek által szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében meghatározott feltételeknek.

(8) A felek légitársaságai jogosultak bármely fél vagy harmadik országok társaságaival – a légitársaságokat is beleértve – franchise- vagy márkahasználati megállapodásokat kötni, feltéve hogy a légitársaságok rendelkeznek a megfelelő engedéllyel; és eleget tesznek az ilyen megállapodások tekintetében a felek által szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében meghatározott feltételeknek. E megállapodásokra az 5. melléklet kell alkalmazni.

(9) A felek légitársaságai a nemzetközi légi közlekedésben a légi jármű személyzettel való ellátása érdekében megállapodást köthetnek:

a) a felek bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;

valamint

b) harmadik ország bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;

feltéve hogy az ilyen megállapodás valamennyi részes fele rendelkezik a megfelelő engedéllyel, és eleget tesz az ilyen megállapodások tekintetében a felek által szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében meghatározott feltételeknek. Egyik fél sem írhatja elő a másik fél légi járművet szolgáltató légitársasága számára, hogy azon útvonalak e megállapodás szerinti forgalmi jogainak birtokában legyen, amelyen a légi járművet üzemeltetni fogják.

(10) E megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a felek légitársaságai és közvetett áru fuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó bármilyen felszíni áru fuvarozást, a felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve minden vámhivatallal rendelkező repülőtérről és repülőtérről való szállítást, és beleértve adott esetben a vámmentes raktárban lévő áru fuvarozásának a hatályos törvények és rendelkezések szerinti jogát. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtérről a vámhivatalhoz lehet fordulni. A légitársaságok maguk gondoskodhatnak saját felszíni közlekedésükről, vagy biztosíthatják azt egyéb felszíni fuvarozóval kötött megállapodás révén, beleértve a más légitársaságok által üzemeltetett felszíni fuvarozást és a közvetett légi áru fuvarozó szolgáltatókat is. Az ilyen intermodális áru fuvarozási szolgáltatásokat kínálhatják a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra együttesen kiszabott áron, amennyiben a fuvarozató nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényleges adatai tekintetében.

11. cikk

Vámok és egyéb terhek

(1) Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légitársaságai által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek, szokásos berendezéseik, földi berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a tartalék alkatrészek (a hajtóműveket is beleértve), a légi járművek készletei (többek között az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszereket, italokat és égetett szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket), valamint egyéb, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésére vagy kiszolgálására szolgáló vagy azzal kapcsolatban használt cikkek – viszonyossági alapon – mentesek a) az Európai Közösség nemzeti hatóságai által kivetett és b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyoni- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint a hasonló díjak és egyéb terhek alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak.

(2) Viszonyossági alapon mentesek továbbá az e cikk (1) bekezdésében említett adók, vámok, díjak és egyéb terhek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével:

a) a valamely fél területére – ésszerű határokon belül – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;

b) az egyik fél területére a másik fél légitársasága által a nemzetközi légi közlekedésben használt légi jármű műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és tartalék alkatrészek (beleértve a hajtóműveket is);

c) a valamely fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;

valamint

d) a valamely fél területére – a felek vámjogszabályai értelmében – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt nyomtatott kiadványok, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték.

(3) Az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett berendezéseket és készleteket felszólításra a megfelelő hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá kell helyezni.

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

(5) A megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a feleket abban, hogy adókat, járulékokat, vámokat, díjakat vagy egyéb terheket vessenek ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra, a területükön belüli két olyan pont között üzemeltetett légi járat működtetésének egy szakasza során, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.

(6) Abban az esetben, ha kettő vagy több tagállam az USA légitársaságai – e tagállamok között üzemeltetett – légi járműveinek az e tagállamok területén való ellátására szánt üzemanyag tekintetében a 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv 14. cikkének b) pontjában foglalt mentességről való lemondással kíván élni, a 18. cikk (4) bekezdése e) pontjának megfelelően a vegyes bizottság vizsgálja meg e kérdést.

(7) A felek kérhetik légitársaságuk vagy légitársaságaik nevében a másik fél együttműködését az állami vagy helyi önkormányzatok vagy hatóságok által az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott árukra kiszabott adók, vámok, díjak és egyéb terhek alóli, valamint az üzemanyag-forgalmi adó alóli mentesség biztosítása tekintetében, az e cikkben meghatározott feltételek szerint, kivéve amennyiben e díjak a szolgáltatás nyújtásának költségein alapulnak. E kérelemre való válaszában a másik fél a megfelelő kormányzati egység vagy hatóság tudomására hozza a kérelmező fél álláspontját, és annak megfelelő figyelembevételre ösztönzi.

12. cikk

Használati díjak

(1) A felek díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik fél légitársaságaira kivethető díjaknak igazságosnak, ésszerűnek, a jogtalan hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek, és a felhasználók csoportjai között méltányosan megosztottnak kell lenniük. A másik fél légitársaságaira kiszabott ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a bármely más légitársaság számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételek alapján kiszabni.

(2) A másik fél légitársaságaira kiszabott használati díjak tükrözhetik – de nem haladhatják meg – a repülőtérre vagy a repülőtérrendszeren belül található megfelelő repülőtéri, repülőtéri környezeti, léginavigációs és repülésbiztonsági berendezések és szolgáltatások biztosításának a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek számára felmerülő teljes költségét. Az ilyen

díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni ésszerű megtérülését. A díjszabás alá tartozó berendezéseket és szolgáltatásokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani.

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

(4) A 19. cikk szerinti vitarendezési eljárás során a fél megszegi e cikk rendelkezéseit, amennyiben a) elmulasztja a másik fél által kifogásolt díjak vagy gyakorlat ésszerű határidőn belüli felülvizsgálatát; vagy b) az ilyen felülvizsgálatot követően elmulasztja a hatáskörébe tartozó valamennyi, az e cikkel összeegyeztethetetlen díjak vagy gyakorlat orvoslását szolgáló intézkedést megtenni.

13. cikk

Díjszabás

(1) Az e megállapodás értelmében nyújtott légiközlekedési szolgáltatások díjai szabadon kerülnek megállapításra, és nem képezhetik jóváhagyás tárgyát, és nem kérhető azok benyújtása.

(2) Az (1) bekezdés ellenére:

a) Az USA légitársaságai által egy tagállam valamely pontja és egy másik tagállam valamely pontja közötti nemzetközi légi közlekedésre megállapítani javasolt vagy megállapított ár bevezetésének vagy fenntartásának összhangban kell állnia az 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet 1. cikkének (3) bekezdésével vagy a helyébe lépő, annál nem szigorúbb rendelettel.

b) E bekezdés értelmében a felek légitársaságai kérelemre azonnali hozzáférést biztosítanak a korábbi, a hatályos és a javasolt árakhoz a felek illetékes hatóságai számára az e hatóságok által elfogadható módon és formában.

14. cikk

Állami szubvenciók és támogatás

(1) A felek elismerik, hogy az állami szubvenciók és támogatás hátrányosan befolyásolhatja a légitársaságoknak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi közlekedés terén való tisztességes és egyenlő versenylehetőségeit.

(2) Amennyiben valamelyik fél úgy véli, hogy a másik fél által mérlegelt vagy általa a légitársaságainak juttatott állami szubvenciók és támogatás hátrányosan befolyásolná vagy befolyásolja saját légitársaságai tisztességes és egyenlő versenyképességét, észrevételeit közölheti az adott féllel. Kérelmezheti továbbá a vegyes bizottság összehívását a 18. cikkben foglaltak szerint a kérdés megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.

(3) A felek a másik fél területén lévő illetékes kormányzati szervekhez fordulhatnak – az állami, tartományi és helyi egységeket is beleértve –, ha úgy vélik, hogy az ilyen egységek által mérlegelt vagy juttatott szubvenciók vagy támogatás a (2) bekezdésben említettek szerint hátrányosan befolyásolja a versenyt. Amennyiben valamelyik fél ilyen közvetlen kapcsolatfelvétel mellett határoz, erről diplomáciai úton késedelem nélkül értesíti a másik felet. Kérheti a vegyes bizottság összehívását is.

(4) E cikk hatálya alá tartozik például a bármely kormányzati szerv által juttatott tőkeinjekciók, keresztfinanszírozások, támogatások, biztosítékok, tulajdonjog, adókönyvités vagy adómentesség kérdése.

15. cikk

Környezetvédelem

(1) A felek elismerik, hogy a környezetvédelem fontos szerepet játszik a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és alkalmazása során. A felek elismerik, hogy a környezetvédelmi intézkedések költségeit és hasznait körültekintően mérlegelni kell a nemzetközi légiközlekedési politika kialakítása során.

(2) A javasolt környezetvédelmi intézkedések mérlegelése során a felek megvizsgálják az e megállapodásban foglalt jogok gyakorlására irányuló, lehetséges kedvezőtlen hatásukat, és amennyiben ilyen intézkedéseket fogadnak el, megfelelő lépéseket tesznek e kedvezőtlen hatások mérséklése érdekében.

(3) Környezetvédelmi intézkedések meghatározásakor az Egyezmény mellékleteiben szereplő, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadott légiközlekedési környezetvédelmi előírásokat kell követni, kivéve ha ezektől való eltérések bevezetésére került sor. A felek e megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák az e megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló környezetvédelmi intézkedéseket.

(4) Amennyiben az egyik fél úgy véli, hogy a légi közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi ügy e megállapodás alkalmazása és végrehajtása tekintetében aggályokat vet fel, kérheti a vegyes bizottság összehívását a 18. cikk értelmében a kérdés megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.

16. cikk

Fogyasztóvédelem

A felek megerősítik a fogyasztóvédelem jelentőségét, és bármely fél kérheti a vegyes bizottság összehívását az általa fontosnak tartott fogyasztóvédelmi kérdések megvitatása érdekében.

17. cikk

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

(1) Az egyik fél területén működő számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) szállítói jogosultak CRS-üket azon utazási irodák vagy utazási társaságok számára bevezetni, azt karbantartani és szabadon rendelkezésre bocsátani, amelyek fő gazdasági tevékenységként utazáshoz kapcsolódó termékeket forgalmaznak a másik fél területén, amennyiben a CRS megfelel a másik fél által előírt valamennyi vonatkozó szabályozási követelménynek.

(2) A CRS-képernyők tekintetében (a szerkesztési és a megjelenítési paramétereket is beleértve) egyik fél sem szabhat ki saját területén a másik fél CRS-szállítói számára a saját CRS-szállítóinak előírt követelményeknél szigorúbb követelményeket, továbbá nem engedélyezheti ilyen követelmények kiszabását.

(3) A felek azon CRS-tulajdonosai/üzemeltetői, akik – adott esetben – megfelelnek a másik fél által előírt valamennyi vonatkozó szabályozási követelménynek, ugyanolyan feltételek mellett jogosultak a másik fél területén CRS-tulajdonjoggal rendelkezni, mint a másik fél tulajdonosai/üzemeltetői.

18. cikk

A vegyes bizottság

(1) A felek képviselőiből álló vegyes bizottság évente legalább egyszer ülésezik az e megállapodással kapcsolatos konzultációk lefolytatása, valamint a megállapodás alkalmazásának felülvizsgálata érdekében.

(2) Bármely fél kérheti a vegyes bizottság összehívását az e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó kérdések megoldása érdekében is. A 20. cikk vagy a 2. melléklet tekintetében azonban a vegyes bizottság kizárólag a vállalt kötelezettségek végrehajtásának valamely részes fél általi megtagadására, valamint a versennyel összefüggő döntések által a megállapodás alkalmazására kifejtett hatásra vonatkozó kérdésekkel foglalkozhat. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, de – eltérő megállapodás hiányában – legkésőbb a kérelem kézbesítésétől számított hatvan napon belül kell összehívni.

(3) A vegyes bizottság legkésőbb az első éves ülésén – azt követően pedig szükség szerint – felülvizsgálja a megállapodás végrehajtásának egészét, beleértve a légiközlekedési infrastruktúra korlátainak a 3. cikkben megállapított jogok gyakorlására kifejtett hatását, a 9. cikk értelmében tett biztonsági intézkedések hatását, a versenyfeltételekre – a számítógépes helyfoglalási rendszereket is beleértve – gyakorolt hatást, valamint a megállapodás végrehajtásának valamennyi társadalmi hatását.

(4) A vegyes bizottság továbbá segíti az együttműködést azáltal, hogy:

- a) ösztönzi – többek között a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiközlekedési infrastruktúra (a résidőt is beleértve) és a fogyasztóvédelem területén – a szakértői szintű, új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről és fejleményekről szóló eszmecsereket;
- b) figyelembe veszi a megállapodás alkalmazása során jelentkező társadalmi hatásokat, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra;
- c) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, többek között ajánlásokat tesz a megállapodás módosítására;
- d) nyilvántartja a felek által a vegyes bizottságban az állami szubvenciókkal vagy támogatással kapcsolatosan felvetett kérdéseket;
- e) konszenzuson alapuló döntéseket hoz a 11. cikk (6) bekezdésének alkalmazására vonatkozó bármely ügyben;
- f) az ideiglenes alkalmazás első évében a légitársaságok állampolgárság tekintetében vett megfelelését illetően a szabályozási döntésekre vonatkozó megközelítéseket alakít ki az ilyen döntések kölcsönös elismerése érdekében;
- g) a légitársaságok ellenőrzésére vonatkozó ügyekben hozott döntéseik során a felek által alkalmazott kritériumok tekintetében egységes értelmezést alakít ki a titoktartási követelmények által megengedett mértékig;
- h) adott esetben erősíti a nemzetközi szervezetekben felvetett és a harmadik országokkal kapcsolatos légiközlekedési kérdésekben folytatott konzultációt, beleértve a közös megközelítés elfogadása kérdésének mérlegelését is;
- i) konszenzuson alapuló döntést hoz a 4. melléklet 1. cikkének (3) bekezdése és a 4. melléklet 2. cikkének (3) bekezdése által szabályozott esetekben.

(5) A felek közös célja – e megállapodás harmadik országokra való kiterjesztésével – az Atlanti-óceán mindkét oldalán a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösség számára a legnagyobb előnyök biztosítása. Ennek érdekében a vegyes bizottságnak olyan javaslat kidolgozására kell törekednie, amely a harmadik országoknak e megállapodáshoz való csatlakozásához szükséges feltételekre és eljárásokra vonatkozik, beleértve a megállapodás szükséges módosításait is.

(6) A vegyes bizottság működése konszenzuson alapul.

19. cikk

Választottbíráskodás

(1) A 20. cikk vagy a 2. melléklet alapján felmerülő kérdésektől eltekintve bármely, az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével összefüggő, a vegyes bizottság ülésén nem rendezett vita – a felek egyetértésével – döntésre egy személy vagy testület elé terjeszthető. Amennyiben a felek ebben nem állapodnak meg, a vitát bármely fél kérésére az alábbi eljárással összhangban választottbíráóság elé kell terjeszteni.

(2) A felek eltérő megállapodása hiányában a választottbíráóság három választottbíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:

a) A választottbíráskodás iránti kérelem kézhezvételétől számított 20 napon belül mindegyik fél megnevez egy választottbíró. E két választottbíró a megnevezésüket követő 45 napon belül közös megegyezéssel egy harmadik választottbíró jelöl ki, aki a választottbíráóság elnökeként jár el.

b) Amennyiben valamelyik fél nem nevez meg választottbíró, vagy a harmadik választottbíró e bekezdés a) pontja szerinti kijelölésére nem kerül sor, bármely fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy jelölje ki a szükséges választottbíró vagy választottbírákat a kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül. Amennyiben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke az Egyesült Államok vagy valamely tagállam állampolgára, akkor az ilyen alapon nem kizárt rangidős alelnök végzi a kinevezést.

(3) Eltérő megállapodás hiányában a bíróság e megállapodással összhangban állapítja meg joghatóságát és határozza meg eljárási szabályzatát. Megalakulása után a bíróság – bármely fél kérelmére – felkérheti a másik felet ideiglenes könnyítő intézkedések végrehajtására a bíróság végleges határozatáig. A bíróság utasítására vagy bármelyik fél kérésére a bíróság teljes felállítását követően legkésőbb 15 napon belül konferenciát kell tartani a bíróság számára a választottbíráskodás tárgyát képező kérdések és a konkrét követendő eljárások meghatározásának céljából.

(4) Eltérő megállapodás vagy a bíróság utasítása hiányában:

a) A keresetet a bíróság teljes felállításától számított 30 napon belül, az ellenkérelmet az ezt követő 40 napon belül kell benyújtani. A felperes bármely választát az ellenkérelem beadását követő 15 napon belül nyújtja be. Az alperes bármely választát az ezt követő 15 napon belül nyújtja be.

b) A bíróság köteles bármely fél kérésére meghallgatást tartani, illetve saját kezdeményezésére is tarthat meghallgatást, az utolsó válasz iktatását követő 15 napon belül.

(5) A bíróságnak törekednie kell arra, hogy a meghallgatás lefolytatását követő 30 napon belül, illetve meghallgatás hiányában az utolsó válasz beadását követő 30 napon belül meghozza írásbeli határozatát. A bíróság többségi döntése az irányadó.

(6) A döntés meghozatalától számított 10 napon belül a felek a határozat pontosítását kérhetik, ezt a kérelem benyújtásától számított 15 napon belül meg kell adni.

(7) Amennyiben a bíróság e megállapodás megsértését állapítja meg, és a felelős fél nem orvosolja azt, vagy a bíróság határozatának közlését követő 40 napon belül nem állapodik meg a másik féllel kölcsönösen kielégítő megoldásról, a másik fél felfüggesztheti az e megállapodásból eredő, hasonló előnyök alkalmazását, amíg a felek megállapodásra nem jutottak a vita rendezéséről. E bekezdés egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az korlátozná bármely fél azon jogát, hogy a nemzetközi joggal összhangban arányos intézkedéseket tegyen.

(8) A bíróság költségei, beleértve a választottbírók díjait és költségeit, a felek között egyenlően oszlanak meg. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke vagy e Tanács bármely alelnöke számára az e cikk (2) bekezdése b) pontjában foglalt eljárásokkal kapcsolatban felmerülő bármely költség a bíróság költségeinek részeként tekintendő.

20. cikk

Verseny

(1) A felek elismerik, hogy a transzatlanti piacon működő légitársaságok közötti verseny fontos e megállapodás célkitűzéseinek előmozdításához, valamint megerősítik, hogy versenyszabályozó rendszereiket a verseny egészének, nem pedig az egyéni versenytársak védelme és ösztönzése érdekében alkalmazzák.

(2) A felek elismerik, hogy versenyszabályozó rendszereiknek a nemzetközi légi közlekedésre való alkalmazása során felmerülhetnek olyan különbségek, amelyek a transzatlanti piacra hatással vannak, és hogy e különbségek minimálisra csökkentésével ösztönözhető ezen a piacon a légitársaságok közötti verseny.

(3) A felek elismerik, hogy a versenyhatóságai közötti együttműködés elősegíti a piaci versenyt, és összeegyeztethető szabályozásokhoz vezethet, valamint a fuvarozók közötti megállapodások versenyszempontú felülvizsgálata tekintetében minimalizálhatja a megközelítésbeli különbségeket. Következésképpen a feleknek a lehetőségekhez mérten elő kell mozdítaniuk ezen együttműködést, a 2. melléklettel összhangban figyelembe véve a hatóságok különböző feladatait, hatásköreit és eljárásait.

(4) A vegyes bizottságot évente tájékoztatni kell a 2. melléklet szerinti együttműködés eredményeiről.

21. cikk

A tárgyalások második fordulója

(1) A felek közös célja a piacok további megnyitása, valamint az Atlanti-óceán mindkét oldalán a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösség számára a legnagyobb előnyök biztosítása, ideértve a globális légiközlekedési ágazat tényeinek megfelelőbb tükrözése érdekében a beruházások megkönnyítését, a transzatlanti légiközlekedési rendszerek megerősítését, továbbá egy olyan keretrendszer létrehozását, amely a többi országot saját légiközlekedési szolgáltatási piacának megnyitására ösztönzi. A felek e megállapodás ideiglenes alkalmazásától számított legkésőbb 60 napon belül megkezdik a tárgyalásokat a második szakasz gyors kidolgozása érdekében.

(2) E célból a második forduló tárgyalási menetrendje a felek egyike vagy mindegyike számára kiemelt fontossággal bír, alábbi pontokat tartalmazza:

- a forgalmi jogok további liberalizálása;
- további külföldi beruházási lehetőségek;
- a környezetvédelmi intézkedések és az infrastrukturális korlátok hatása a forgalmi jogok gyakorlására;
- a kormány által finanszírozott légi közlekedéshez való további hozzáférés;

valamint

- a légi járművek személyzettel való ellátása.

(3) A felek a tárgyalások megkezdésének az (1) bekezdés értelmében esedékes időpontjától számított legkésőbb 18 hónapon belül felülvizsgálják a második forduló megállapodás megkötése tekintetében elért eredményeket. Amennyiben a felülvizsgálat kezdetétől számított tizenkét hónapon belül a felek nem érnek el a második fordulóban megállapodást, a felek fenntartják maguknak a jogot az e megállapodásban meghatározott jogok felfüggesztésére. A jogok e felfüggesztése leghamarabb a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi idejének kezdetekor, a felfüggesztésről küldött értesítés időpontjától számított legalább tizenkét hónap elteltével léphet hatályba.

22. cikk

Más megállapodásokhoz való viszony

(1) E megállapodás 25. cikk szerinti ideiglenes alkalmazása folyamán az 1. melléklet 1. szakaszában felsorolt kétoldalú megállapodásokat – az 1. melléklet 2. szakaszában meghatározottak kivételével – fel kell függeszteni.

(2) E megállapodás 26. cikk szerinti hatálybalépésekor a megállapodás az 1. melléklet 1. szakaszában felsorolt kétoldalú megállapodások helyébe lép, az 1. melléklet 2. szakaszában meghatározott megállapodások kivételével.

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

23. cikk

A megállapodás megszűnése

Bármelyik fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik felet azon döntéséről, hogy a megállapodást fel kívánja mondani. A felmondásról szóló értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek is meg kell küldeni. E megállapodás a megszűnésről küldött írásbeli értesítés időpontját követően egy évvel, a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi idenye végén, greenwichi középideő szerint éjfélkor szűnik meg, amennyiben ezen időszak lejártá előtt a felek nem egyeznek meg a bejelentés visszavonásáról.

24. cikk

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetenél történő nyilvántartásba vétel

Ezt a megállapodást és valamennyi módosítását a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet nyilvántartásba veszi.

25. cikk

Ideiglenes alkalmazás

A 26. cikk szerinti hatálybalépésig:

1. A felek megállapodnak, hogy e megállapodást 2008. március 30-tól alkalmazzák.
2. Bármely fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik felet azon döntéséről, hogy a megállapodást nem kívánja tovább alkalmazni. Ebben az esetben az alkalmazás az írásbeli értesítés időpontját követően egy évvel, a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi idenye végén, greenwichi középideő szerint éjfélkor szűnik meg, amennyiben ezen időszak lejártá előtt a felek nem egyeznek meg a bejelentés visszavonásáról.

26. cikk

Hatálybalépés

Ez a megállapodás a felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött azon utóbbi értesítés keltét követő egy hónappal lép hatályba, amely megerősíti, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárás lezárult. E jegyzékváltás során az Egyesült Államok eljuttatja a Európai Közösség számára az Európai Közösségnek és tagállamainak szóló diplomáciai értesítést, az Európai Közösség pedig eljuttatja az Egyesült Államok számára az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai értesítést vagy értesítéseket. Az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai értesítésben vagy értesítésekben minden egyes tagállam megerősíti, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásokat lezárta.

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

KELT Brüsszelben, a 2007. év április havának huszonötödik napján és Washingtonban, 2007. év április havának tizenharmadik napján, két eredeti példányban.

За Република България



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



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

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

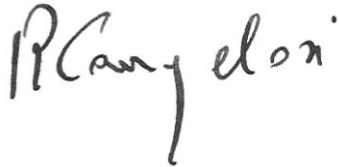
Pour la République française



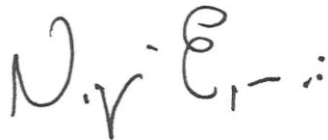
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



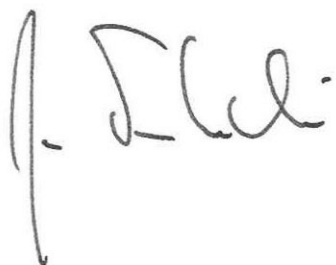
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



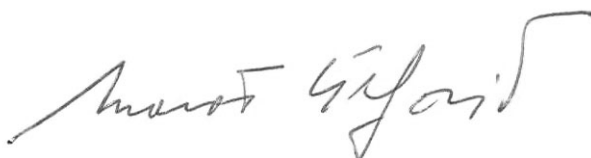
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



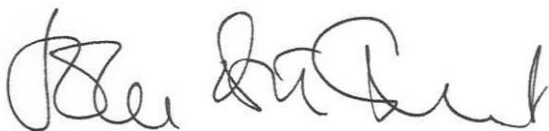
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



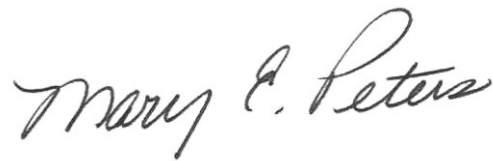
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



For the United States of America



I. MELLÉKLET

1. szakasz

Az e megállapodás 22. cikkében foglaltak értelmében az alábbi, az Egyesült Államok és a tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodásokat fel kell függeszteni, illetve e megállapodás lép azok helyébe:

- a) Osztrák Köztársaság: az 1989. március 16-án, Bécsben aláírt és 1995. június 14-én módosított légitársasági megállapodás.
- b) Belga Királyság: az 1980. október 23-án, Washingtonban, jegyzékváltással létrejött, 1986. szeptember 22-én és november 12-én, 1993. november 5-én és 1994. január 12-én módosított légitársasági megállapodás.

(1995. szeptember 5-én aláírt, és ideiglenesen alkalmazott módosítás.)

- c) Bolgár Köztársaság: az 1991. április 24-én, Szófiában aláírt, a polgári légi közlekedés védelméről szóló megállapodás.
- d) Cseh Köztársaság: az 1996. szeptember 10-én, Prágában aláírt, 2001. június 4-én és 2002. február 14-én módosított légitársasági megállapodás.
- e) Dán Királyság: az 1944. december 16-án, Washingtonban jegyzékváltással létrejött, 1954. augusztus 6-án és 1995. június 16-án módosított légitársasági megállapodás.

- f) Finn Köztársaság: az 1949. március 29-én, Helsinkiben aláírt légitársasági megállapodás; az 1980. május 12-én aláírt, kapcsolódó jegyzőkönyv; az 1995. június 9-én aláírt, az 1949. évi megállapodás és az 1980. évi jegyzőkönyv módosításáról szóló megállapodás.

- g) Francia Köztársaság: az 1998. június 18-án, Washingtonban aláírt, 2000. október 10-én és 2002. január 22-én módosított légitársasági megállapodás.

- h) Németországi Szövetségi Köztársaság: az 1955. július 7-én, Washingtonban aláírt, 1989. április 25-én módosított légitársasági megállapodás és jegyzékváltás.

(az 1978. november 1-jén aláírt kapcsolódó jegyzőkönyv; az 1994. május 24-én megkötött kapcsolódó megállapodás; az 1996. május 23-án aláírt, az 1955. évi megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv; a 2000. október 10-én megkötött, az 1996. évi jegyzőkönyv módosításáról szóló megállapodás [valamennyi ideiglenesen alkalmazva].)

- i) Görög Köztársaság: az 1991. július 31-én, Athénben aláírt, és a 2006. június 22-i és 28-i jegyzékváltással 2007. július 31-ig meghosszabbított légitársasági megállapodás.

- j) Magyar Köztársaság: az 1989. július 12-én, Budapesten aláírt, és a 2006. július 11-i és 20-i jegyzékváltással 2007. július 12-ig meghosszabbított légitársasági egyezmény és egyetértési emlékeztető.

- k) Írország: az 1945. február 3-án, Washingtonban jegyzékváltással létrejött, 1988. január 25-én és 1989. szeptember 29-én, valamint 1990. július 25-én és szeptember 6-án módosított, légitársasági megállapodás.

(Az 1993. október 28-án, Washingtonban aláírt tárgyalási feljegyzés [ideiglenesen alkalmazva].)

- l) Olasz Köztársaság: az 1970. június 22-én, Rómában aláírt, 1988. október 25-én módosított légitársasági egyezmény, emlékeztetővel és jegyzékváltással; az 1990. szeptember 27-én aláírt, kapcsolódó egyetértési emlékeztető; az 1970. évi megállapodás és az 1990. évi szándéknyilatkozat módosítása, amelyet 1991. november 22-én és december 23-án kötöttek meg; az 1970. évi megállapodás és az 1990. évi emlékeztető 1997. május 30-án és október 21-én aláírt módosítása; az 1998. december 30-án és 1999. február 2-án aláírt, az 1970. évi megállapodást kiegészítő megállapodás.

(Az 1970. évi megállapodás módosításáról szóló, 1999. december 6-án aláírt jegyzőkönyv [ideiglenesen alkalmazva].)

- m) Luxemburgi Nagyhercegség: az 1986. augusztus 19-én, Luxembourgban aláírt, 1995. június 6-án, valamint 1998. július 13-án és 21-én módosított légitársasági megállapodás.

- n) Málta: a 2000. október 12-én, Washingtonban aláírt légitársasági megállapodás.

- o) Holland Királyság: az 1957. április 3-án, Washingtonban aláírt légitörvényi megállapodás; az 1978. március 31-én aláírt, az 1957. évi megállapodás módosításáról szóló jegyzőkönyv; az 1978. évi jegyzőkönyv 1986. június 11-én aláírt módosítása; az 1957. évi megállapodás 1987. október 13-án és december 22-én aláírt módosítása; az 1957. évi megállapodás 1992. január 29-én és március 13-án aláírt módosítása; az 1957. évi megállapodás és az 1978. évi jegyzőkönyv 1992. október 14-én aláírt módosítása.
- p) Lengyel Köztársaság: a 2001. június 16-án, Varsóban aláírt légitörvényi megállapodás.
- q) Portugál Köztársaság: a 2000. május 30-án, Lisszabonban aláírt légitörvényi megállapodás.
- r) Románia: az 1998. július 15-én, Washingtonban aláírt légitörvényi megállapodás.
- s) Szlovák Köztársaság: a 2001. január 22-én, Pozsonyban aláírt légitörvényi megállapodás.
- t) Spanyol Királyság: az 1973. február 20-án, Madridban aláírt légitörvényi megállapodás; az 1987. február 20-i, március 31-i és április 7-i kapcsolódó megállapodás; az 1973. évi megállapodás 1989. május 31-én aláírt módosítása; az 1973. évi megállapodás 1991. november 27-én aláírt módosítása.
- u) Svéd Királyság: az 1944. december 16-án, Washingtonban jegyzékkel létrejött, 1954. augusztus 6-án és 1995. június 16-án módosított légitörvényi megállapodás.
- v) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága: az 1977. július 23-án, Bermudán aláírt légitörvényi megállapodás és levélváltás; az észak-atlanti viteldíjakra vonatkozó, 1978. március 17-én aláírt megállapodás; az 1977. évi megállapodás módosításáról szóló, 1978. április 25-én aláírt megállapodás; az 1978. évi, az észak-atlanti viteldíjakra vonatkozó megállapodás módosításáról és meghosszabbításáról szóló, 1978. november 2-án és 9-én aláírt megállapodás; az 1977. évi megállapodás módosításáról szóló, 1980. december 4-én aláírt megállapodás; az 1977. évi megállapodás módosításáról szóló, 1985. február 20-án aláírt megállapodás; az 1977. évi egyezmény 7. cikkének, 2. mellékletének és 5. mellékletének módosításáról szóló, 1989. május 25-én aláírt megállapodás; az 1977. évi megállapodás módosításairól, az Egyesült Államok és Nagy Britannia között folyó, a heathrow-i repülőtér-használati díjakkal foglalkozó választottbírói eljárás lezárásáról és a Nagy-Britannia által az 1993. október 13-i 87. sz. diplomáciai jegyzékben betervezett, választottbírói eljárás iránti kérelemről, valamint az említett eljárás alapjául szolgáló kérdések rendezéséről szóló, 1994. március 11-én aláírt megállapodás; az 1977. évi megállapodás módosításáról szóló, 1997. március 27-én aláírt megállapodás.

(Az 1986. szeptember 11-i tárgyalási feljegyzésben foglalt, ideiglenesen alkalmazott megállapodások; az 1990. július 27-i levélváltásban foglalt megállapodások; az 1991. március 11-i tárgyalási feljegyzésben foglalt megállapodások; az 1994. október 6-i levélváltásban foglalt megállapodások; az 1995. június 5-i tárgyalási feljegyzésben foglalt megállapodások; a 2000. március 31-i és április 3-i levélváltásban foglalt megállapodások [valamennyi ideiglenesen alkalmazva].)

2. szakasz

E melléklet 1. szakasza ellenére, az e megállapodás 1. cikkében szereplő „terület” fogalom meghatározásba nem tartozó területek esetében az e szakasz e) pontjában (Dánia–Egyesült Államok), g) pontjában (Franciaország–Egyesült Államok) és v) pontjában (Egyesült Királyság–Egyesült Államok) említett megállapodásokat a bennük foglalt feltételeknek megfelelően továbbra is alkalmazni kell.

3. szakasz

E megállapodás 3. cikke ellenére, az USA légitársaságai nem jogosultak a tagállamokból kiinduló vagy oda tartó járatokkal olyan kizárólag árufuvarozási szolgáltatások nyújtására, amelyek nem az Egyesült Államokat kiszolgáló szolgáltatás részét képezik, kivéve a Cseh Köztársaságból, a Francia Köztársaságból, a Lengyel Köztársaságból, a Luxemburgi Nagyhercegségből, Máltáról, a Németországi Szövetségi Köztársaságból, a Portugál Köztársaságból és a Szlovák Köztársaságból kiinduló vagy oda tartó járatokat.

4. szakasz

E megállapodás egyéb rendelkezései ellenére e szakaszt a 2006–2007-es IATA téli forgalmi idény kezdetétől a 2007–2008-as IATA téli forgalmi idény végéig alkalmazni kell az Írország és az Egyesült Államok közötti menetrendszerű és charter kombinált légi közlekedésre.

- a) i. Az Egyesült Államok és Shannon között közvetlen járatot üzemeltető valamennyi egyesült államokbeli és közöségi légitársaság minden járat után 3 közvetlen járatot üzemeltethet az Egyesült Államok és Dublin között. A közvetlen dublini járatokra szóló engedély a három idényt magában foglaló teljes átmeneti időszak alatti járatszámok átlagán alapul. Valamely járat az első írországi belépési vagy az utolsó írországi kilépési pont szerint minősül közvetlen dublini vagy közvetlen shannoni járatnak.

- ii. A Shannon kiszolgálására vonatkozó, e szakasz a) pontjának i. alpontjában meghatározott követelmény megszűnik, ha bármely légitársaság menetrendszerű vagy charter kombinált szolgáltatást indít Dublin és az Egyesült Államok között bármely irányba, anélkül, hogy az átmeneti időszak átlagát tekintve minden három dublini közvetlen járatra vetítve legalább egyetlen közvetlen járatot üzemeltetne Shannonba.
- b) Az Egyesült Államok és Írország közötti szolgáltatások tekintetében a közösségi légitársaságok kizárólag Bostont, New Yorkot, Chicagót, Los Angeleset, valamint három további egyesült államokbeli pontot szolgálhatnak ki, ez utóbbiak kiválasztásakor vagy változtatásakor az Egyesült Államokat tájékoztatni kell. E szolgáltatások egyéb tagállamokban vagy harmadik országokban lévő közbenső pontokon keresztül is üzemeltethetők.
- c) Az Írország és az Egyesült Államok közötti közös üzemeltetés (code sharing) csak egyéb európai közösségi pontokon keresztül engedélyezett. Az egyéb közös üzemeltetési megállapodások mérlegelésére a kölcsönös jóindulat és a viszonyosság alapján kerül sor.

II. MELLÉKLET

A légiközlekedési ágazatbeli versennyel kapcsolatos együttműködésről

1. cikk

Az e melléklet szerinti együttműködésre az Amerikai Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma és az Európai Közösségek Bizottsága (a továbbiakban: részt vevő felek) között kerül sor, a légi közlekedés terén az Egyesült Államokat és az Európai Közösséget érintő versennyel kapcsolatos feladatkörükkel összhangban.

2. cikk

Cél

Ezen együttműködés célja a következő:

1. A vonatkozó versenyszabályozás keretébe tartozó jogszabályok, eljárások és gyakorlatok részt vevő felek általi alkalmazásának jobb kölcsönös megértése a légiközlekedési ágazatbeli verseny ösztönzése érdekében;
2. A légiközlekedési ágazatbeli fejlemények által a nemzetközi légiközlekedési piaci versenyre gyakorolt hatásnak a részt vevő felek általi jobb megértése;
3. A résztvevő felek versenyszabályozásának a transzatlanti piacot érintő egyezményekre és egyéb együttműködési megállapodásokra történő alkalmazása során felmerülő esetleges konfliktusok esélyének csökkentése;

valamint

4. Az egyezményekre és egyéb együttműködési megállapodásokra alkalmazandó összeegyeztethető szabályozási szemléletek ösztönzése, a módszertan és az elemzési módszerek – beleértve az érintett piac(ok) meghatározását és a versenybefolyásoló tényezők elemzését is –, valamint a résztvevő felek által a független versenyértékelés során alkalmazott jogorvoslatok jobb megértése révén.

3. cikk

Fogalm meghatározások

E melléklet alkalmazásában a „versenyszabályozás” fogalmába alá azon jogszabályok, eljárások és gyakorlatok tartoznak, amelyek a részt vevő feleknek a nemzetközi piacon működő légitársaságok közötti egyezmények és egyéb együttműködési megállapodások felülvizsgálatával kapcsolatos jogkörének gyakorlására vonatkoznak. Az Európai Közösség esetében e jogszabályok közé tartozik, többek között, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81., 82. és 85. cikke, valamint az említett szerződés értelmében ezek végrehajtási rendelkezései, illetve ezek módosításai. Az USA Közlekedési Minisztériuma esetében e jogszabályok közé tartozik, többek között, az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve 49. címének 41308., 41309., és 41720. szakasza, valamint végrehajtási rendelkezései és megfelelő jogi precedensei.

4. cikk

Együttműködési területek

Az 5. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában megállapított jogkörökre is figyelemmel a részt vevő felek közötti együttműködés fajtái az alábbiak:

1. A részt vevő felek közötti, versenyszakértők részvételével általában félévenként megrendezett találkozók, melyek célja a légiközlekedési ágazat fejleményeinek, a kölcsönös érdekű versenypolitikai kérdéseknek, valamint a versenyjog nemzetközi légi közlekedésre történő, analitikus szemléletű alkalmazásának – különös tekintettel a transzatlanti piacra – megvitatása. A fenti megbeszélések eredményeképpen a részt vevő felek jobban megérthetik egymás versenykérdésekkel kapcsolatos megközelítését – többek között a meglévő közös vonásokat –, valamint e megközelítések összeegyeztethetőbbé válhatnak, különösen a fuvarozók közötti megállapodások esetében.
2. A részt vevő felek közötti, kölcsönös megállapodáson alapuló vagy valamely részt vevő fél által kérelmezett, bármikor megtartott konzultáció, az e melléklethez kapcsolódó bármely kérdés – a konkrét eseteket is beleértve – megtárgyalása céljából.

3. Bármely részt vevő fél, saját döntése alapján, adott esetben felkérheti más kormányhatóságok képviselőit az 1. és 2. pont szerint megtartott találkozókra és egyeztetéseken való részvételre.
4. Az alábbi eljárásokról vagy kérdésekről – amelyek az értesítést küldő részt vevő fél megítélése szerint jelentős hatást gyakorolhatnak a másik részt vevő fél versenyérdekeire – küldött időszerű értesítések:
 - a) az USA Közlekedési Minisztériuma esetében i. a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságok közötti egyezmények és más együttműködési megállapodások jóváhagyása iránti kérelmek vizsgálati eljárásai, különösen az Egyesült Államok és az Európai Közösség joga alapján létrehozott légitársaságokat is érintő, a trösztellenes előírások alóli mentességre vonatkozó kérelmek tekintetében, valamint ii. az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve 49. címének 41720. szakasza szerinti közös vállalkozásról szóló megállapodásnak a Közlekedési Minisztérium általi elfogadása;

valamint
 - b) az Európai Közösségek Bizottsága esetében i. a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságok közötti egyezmények és egyéb együttműködési megállapodások felülvizsgálati eljárásai, különös tekintettel az Egyesült Államok és az Európai Közösség joga alapján létrehozott légitársaságokat is érintő társulási és egyéb együttműködési megállapodásokra; valamint ii. az európai uniós versenyjog alóli egyéni vagy csoportos mentességek mérlegelése.
5. A valamely részt vevő félnél elektronikus formában vagy más módon bejelentett olyan információ és adatok rendelkezésre állásáról – valamint a rendelkezésre állásra vonatkozó feltételekről – szóló értesítés, amelyek e részt vevő fél megítélése szerint jelentős hatást gyakorolhatnak a másik részt vevő fél versenyérdekeire;

valamint
6. A légiközlekedési versenypolitikához kapcsolódó egyéb tevékenységekről szóló értesítés, az értesítést küldő részt vevő fél megítélése szerint.

5. cikk

Az információ felhasználása és közlése

- (1) E melléklet egyéb rendelkezései ellenére, egyik részt vevő fél sem köteles információt nyújtani a másik részt vevő félnek, amennyiben az információnak a kérelmező részt vevő féllel való közlése:
 - a) az információ birtokában lévő részt vevő fél törvényei, rendelkezései vagy gyakorlata értelmében tilos;

vagy
 - b) az információ birtokában lévő részt vevő fél jelentős érdekeivel összeegyeztethetetlen.
- (2) Mindegyik részt vevő fél a lehetséges mértékben megőrzi a másik részt vevő fél által e melléklet alapján bizalmasan közölt információ bizalmas jellegét, és megtagadja az információ olyan harmadik fél számára történő közlésére vonatkozó kérelmeket, amely számára az információt nyújtó részt vevő fél nem engedélyezte az információhoz jutást. Mindegyik részt vevő fél kész a másik résztvevő felet értesíteni, amennyiben szükségessé válhat a megbeszélések során vagy bármely más módon kicserélendő információ nyilvános eljárásban történő közzététele.
- (3) Amennyiben valamely részt vevő fél a másik részt vevő félnek bizalmas alapon, a 2. cikkben meghatározott célból információt nyújt, a másik részt vevő fél ezen információt csak az adott célra használhatja fel.

6. cikk

Végrehajtás

- (1) Mindegyik részt vevő fél kijelöli az e melléklet alapján folytatott tevékenységek koordinálásáért felelős képviselőt.
- (2) Ez a melléklet, valamint a valamely résztvevő által a melléklet alapján folytatott valamennyi tevékenység:
 - a) kizárólag az adott részt vevő félre alkalmazandó törvényekkel, rendelkezésekkel és gyakorlatokkal összhangban levő mértékben hajtandó végre;

valamint
 - b) az Európai Közösségek és az Amerikai Egyesült Államok kormánya között létrejött, a versenyjogaik alkalmazásáról szóló megállapodás sérelme nélkül hajtandó végre.

*III. MELLÉKLET***Az Egyesült Államok kormánya által vásárolt közlekedési szolgáltatás**

A közösségi légitársaságok jogosultak utasok és áru szállítására olyan menetrendszerű vagy charterjáratokon, amelyek esetében az Egyesült Államok kormányának valamely hatósága, hivatala vagy közvetítője (1) saját maga szállítat, vagy olyan megállapodás keretében veszi igénybe, amelyet a kormány térít, vagy a kormány rendelkezésére bocsátott összegekből térítik, vagy (2) más országba, nemzetközi vagy egyéb szervezethez vagy ezek számára ellentételezés nélkül biztosít szállítást, és erre a szállításra a) az Egyesült Államok bármely pontja és a tagállamok bármely pontja között kerül sor, kivéve – csak utasok esetében – azon pontokat, amelyek esetében várospárokról szóló megállapodás van érvényben, vagy b) az Egyesült Államokon kívüli bármely két pont között. E bekezdést nem kell alkalmazni a védelmi miniszter vagy valamely katonai hatóságának vezetője által igénybe vett vagy finanszírozott szállításra.

IV. MELLÉKLET

A tulajdonjoggal, befektetéssel és ellenőrzéssel kapcsolatos egyéb kérdésekről

1. cikk

Tulajdoni részesedés valamely fél légitársaságában

(1) Valamely tagállam vagy tagállamok állampolgárai kétféle korlátozás betartásával tulajdoni részesedést szerezhetnek az Egyesült Államok légitársaságaiban. Elsőként, az összes külföldi állampolgár részesedése nem haladhatja meg a vállalat szavazatra jogosító részvényeinek 25 %-át. Másodszor, tilos az Egyesült Államok légitársaságainak külföldi állampolgárok általi tényleges ellenőrzése. A külföldi tulajdonban levő, szavazatra jogosító részvényekre vonatkozó 25 %-os összesített korlátozásra is figyelemmel:

a) valamely tagállam vagy tagállamok állampolgárainak az Egyesült Államok valamely légitársaságában megszerzett alábbi mértékű tulajdoni részesedése:

i) a szavazatra jogosító részvények legfeljebb 25 %-a;

és/vagy

ii) az alaptőke legfeljebb 49,9 %-a

önmagában nem minősül a légitársaság fölötti ellenőrzésnek;

valamint

b) valamely tagállam vagy tagállamok állampolgárainak az Egyesült Államok valamely légitársaságának alaptőkéjéből való legalább 50 %-os részesedése nem tekintendő a légitársaság fölötti ellenőrzésnek. Az ilyen tulajdonjogot eseti alapon kell mérlegelni.

(2) Az Egyesült Államok állampolgárai kétféle korlátozás betartásával tulajdoni részesedést szerezhetnek a Közösség légitársaságaiban. Elsőként, a légitársaság többségi tulajdonosai a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai. Másodszor, a légitársaságot ténylegesen az említett állampolgárok és/vagy állampolgárok ellenőrzik.

(3) E megállapodás 4. cikke b) pontjának és 5. cikke (1) bekezdése b) pontjának alkalmazásában az az állam, amely e megállapodás aláírásának időpontjában a közös európai légtér (ECAA) tagja, valamint ezen állam állampolgárai tagállamnak és a tagállam állampolgárainak minősülnek. A vegyes bizottság határozhat úgy, hogy e rendelkezés az ECAA új tagjaira és azok állampolgáira is vonatkozzon.

(4) A (2) bekezdés ellenére, az Európai Közösség és tagállamai fenntartják a jogot egyesült államokbeli állampolgárok közösségi légitársaság szavazatra jogosító részvényeibe történő, e megállapodás aláírását követő befektetéseinek olyan szintre való korlátozására, amely azonos az Egyesült Államok által külföldi állampolgárok egyesült államokbeli légitársaságokba történő befektetéseit tekintetében engedélyezett szinttel, amennyiben ezen jog gyakorlása összhangban áll a nemzetközi joggal.

2. cikk

Tulajdoni részesedés és ellenőrzés harmadik országok légitársaságai esetében

(1) Egyik részt vevő fél sem használja fel a valamely harmadik országgal fennálló légiközlekedési megállapodásban biztosított jogait arra, hogy az érintett harmadik ország bármely légitársaságától engedélyeket megtagadjon, az engedélyeket visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza amiatt, mert a kérdéses légitársaságban a másik részt vevő félnek, e fél állampolgárainak vagy mindkettőnek jelentős tulajdoni részesedése van.

(2) Az Egyesült Államok nem használja fel a légiközlekedési megállapodásokban biztosított jogait arra, hogy a Liechtensteini Nagyhercegségnek, a Svájci Államszövetségnek, az e megállapodás aláírásának időpontjában az ECAA valamely tagjának, vagy bármely olyan afrikai országnak, amely az Egyesült Államokkal e megállapodás aláírásának időpontjában nyitott égbolt légiközlekedési megállapodást alkalmaz, bármely légitársaságától engedélyeket megtagadjon, az engedélyeket visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza amiatt, mert a kérdéses légitársaságot valamely tagállam vagy tagállamok, ezek állampolgárai vagy mindkettő ténylegesen ellenőrzi.

(3) A vegyes bizottság határozhat úgy, hogy adott ország vagy országok légitársaságai esetében egyik részt vevő fél sem gyakorolhatja az e cikk (2) bekezdésében említett jogait.

3. cikk

Légitársaságok fölötti ellenőrzés

(1) A közösségi légi fuvarozók tulajdonjogára és ellenőrzésére az Európai Közösségben vonatkozó szabályokat jelenleg a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke tartalmazza. A rendelet értelmében a közösségi légi fuvarozók működési engedélyének megadása a tagállamok felelőssége. A tagállamok a 2407/92/EGK rendeletet nemzeti rendelkezéseikkel és eljárásaikkal összhangban alkalmazzák.

(2) Az Egyesült Államokban jelenleg alkalmazandó szabályokat az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve 49. címének 40102(a)(2), 41102. és 41103. szakasza tartalmazza, amelyek értelmében a Közlekedési Minisztérium által egyesült államokbeli „légi fuvarozónak” – bizonyítvány, mentesség vagy belföldi (commuter) járat üzemeltetésére vonatkozó engedély formájában – kiadott, a „légi közlekedésben” „általános légi fuvarozóként” való részvételre szóló engedélyek birtokosai a Szövetségi Törvénykönyv 49. címének 40102(a)(15) szakaszában foglaltak szerint kizárólag az Egyesült Államok állampolgárai lehetnek. Az említett szakasz értelmében a vállalat elnökének, valamint az igazgatótanács és más ügyvivő tisztviselők kétharmadának egyesült államokbeli állampolgárnak kell lennie, a szavazatra jogosító részvények 75 %-ának egyesült államokbeli állampolgárok tulajdonában kell lennie, továbbá a vállalatnak ténylegesen egyesült államokbeli állampolgárok ellenőrzése alatt kell állnia. Ezt a követelményt a kérelmezőnek már kezdetben, majd az engedéllyel rendelkező egyesült államokbeli légitársaságnak folyamatosan teljesítenie kell.

(3) E melléklet függeléke tartalmazza a részt vevő felek által jogszabályaik és rendelkezéseik alkalmazásakor követett gyakorlatot.

IV. melléklet függeléke

1. Az Egyesült Államokban a bizonyítványért, mentességért vagy belföldi (commuter) járat üzemeltetésére vonatkozó engedélyért folyamodó valamennyi egyesült államokbeli légi fuvarozó esetében az állampolgárság meghatározására van szükség. Az első engedélykérelmet hivatalosan nyilvántartásba veszik, és a kérelmező és más érdekelt felek beadványával együtt hivatalosan „jegyzőkönyvbe véve” feldolgozzák. A Közlekedési Minisztérium az ügy hivatalos jegyzőkönyve alapján – figyelembe véve a bizalmasan kezelt dokumentumokat is – végzés formájában hoz végső döntést. A „folyamatos alkalmasságra” vonatkozó ügyeket a Minisztérium kezelheti informálisan, vagy az első kérelem esetében alkalmazott eljáráshoz hasonlóan nyilvántartásba vett eljárással.
2. A Minisztérium által alkalmazott meghatározások sokféle precedens révén alakulnak, amelyek tükrözik többek között a pénzügyi piacok és a befektetési struktúrák változó jellegét, valamint a Minisztérium hajlandóságát aziránt, hogy az Egyesült Államok törvényeivel összhangban levő külföldi befektetéseket új szempontok szerint mérlegelje. A Minisztérium a kérelmezőkkel közösen mérlegeli a javasolt befektetési formákat, segítséget nyújt az Egyesült Államok állampolgársági törvényének teljes mértékben megfelelő tranzakciók kialakításához, a kérelmezők pedig kérelmeik véglegesítése előtt rendszeresen konzultálnak a Minisztériummal. A Minisztérium ügyintézői a hivatalos eljárás megindítása előtt bármikor megtárgyalhatják az állampolgársággal kapcsolatos kérdéseket vagy a tervezett tranzakció egyéb vonatkozásait, és szükség esetén olyan alternatívákat javasolhatnak, amelyek lehetővé teszik, hogy a tervezett tranzakció megfeleljen az Egyesült Államok állampolgársági követelményeinek.
3. A Minisztérium mind az első, mind a folyamatos állampolgársági, valamint az alkalmassági döntés meghozatalakor az egyesült államokbeli légitársaságot érintő valamennyi körülményt mérlegeli, és a minisztériumi precedensek lehetővé teszik az Egyesült Államok és a külföldi befektetők országa(i) közötti légiközlekedési kapcsolatok jellegének mérlegelését is. E megállapodás keretében a Minisztérium az uniós állampolgárok befektetéseit legalább olyan kedvezően kezeli, mint amilyen módon a két- vagy többoldalú, nyitott égbolt partnerek állampolgárainak befektetéseit kezelné.
4. Az Európai Unióban a 2407/92/EGK rendelet 4. cikkének (5) bekezdése rendelkezik arról, hogy a Bizottság egy tag-állam kérelme alapján eljárva megvizsgálja, hogy a 4. cikkben foglalt követelményeknek eleget tettek-e, és amennyiben szükséges, határozatot hoz. A Bizottságnak a határozat meghozatalakor biztosítania kell az Európai Bíróság által a közösségi jog általános elveiként elismert eljárási jogok – többek között az érdekelt feleknek az időben történő meghallgatáshoz való jogának – betartását.
5. Jogszabályainak és rendeleteinek alkalmazásakor valamennyi részt vevő fél biztosítja, hogy a légitársaságait érintő, a másik részt vevő fél állampolgárai által végzett befektetést jelentő tranzakciók tisztességes és gyors elbírálásban részesüljenek.

V. MELLÉKLET

Franchise és márkahasználat

1. Egyik részt vevő fél légitársaságai számára sem tiltható meg a franchise- vagy márkahasználati megállapodások kikötése, beleértve a márkavédelemmel és működési kérdésekkel kapcsolatos feltételeket, amennyiben: megfelelnek különösen az ellenőrzésre vonatkozó, alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek; nem kerül veszélybe a légitársaságnak a franchise-on kívüli létezése; a megállapodás következtében külföldi légitársaság nem végez belföldi kereskedelmi célú műveleteket; teljesülnek az alkalmazandó – például fogyasztóvédelmi – rendelkezések, beleértve a járatot üzemeltető légitársaság megnevezésére vonatkozó rendelkezéseket is. Ameddig a fenti követelmények teljesülnek, megengedhetők a valamely részt vevő fél légitársaságai és a külföldi vállalkozások közötti szoros üzleti kapcsolatok és együttműködési megállapodások, és a franchise- vagy márkahasználati megállapodásoknak, többek között, az alábbi egyedi vonatkozásai önmagukban – a rendkívüli körülmények kivételével – nem vetnek fel ellenőrzési kérdéseket:
 - a) a franchise-ba adó egyedi márkanévnek vagy védjegyének használata vagy feltüntetése, beleértve azon földrajzi területre vonatkozó kikötéseket, ahol a márkanév vagy védjegy használható;
 - b) a franchise-ba vevő légi járművén a franchise-ba adó márkaszíneinek és emblémájának feltüntetése, beleértve a márkanévnek, védjegynek, emblémának vagy hasonló azonosítónak a légi járművön vagy a személyzet egyenruháján való feltűnő elhelyezését;
 - c) a márkanévnek, védjegynek, emblémának a franchise-ba vevő repülőtéri létesítményein és berendezésein, vagy azokkal összefüggésben történő használata és feltüntetése;
 - d) marketingcélú vevőszolgálati előírások betartása;
 - e) a franchise sértetlen márkanévnek védelmét szolgáló vevőszolgálati előírások betartása;
 - f) az engedélyek díjainak szokásos kereskedelmi feltételek szerinti megszabása;
 - g) törzsutasprogramokban való részvétel, beleértve a pontszámgyűjtést is;
valamint
 - h) a franchise- vagy márkahasználati megállapodásban a franchise-ba adónak vagy franchise-ba vevőnek a megállapodás megszüntetésére és a márkanévhasználat visszavonására szóló jogának kikötése, feltéve hogy az egyesült államokbeli, illetve közösségi légitársaság továbbra is az Egyesült Államok, illetve a tagállamok állampolgárainak ellenőrzése alatt marad.
2. A franchise- és márkahasználati megállapodások függetlenek a közös üzemeltetési megállapodástól – bár azokkal párhuzamosan létezhetnek –, amely előírja, hogy mindkét légitársaság, e megállapodás 10. cikke (7) bekezdése értelmében, a felektől megfelelő engedéllyel rendelkezzen.

Együttes nyilatkozat

Az Egyesült Államoknak, valamint az Európai Közösségnek és tagállamainak a képviselői megerősítették, hogy a légitársasági megállapodást, amelyet Brüsszelben, 2007. március 2-án parafáltak és amelynek aláírását 2007. április 30-ra tervezik, más nyelveken is hitelesíteni kell, vagy levélváltás útján, a megállapodás aláírása előtt, vagy a vegyes bizottság határozata alapján, a megállapodás aláírása után.

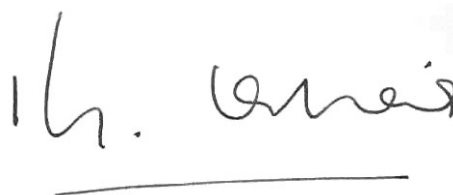
Ez az együttes nyilatkozat a légitársasági megállapodás szerves részét képezi.

az Egyesült Államok részéről



Dátum: 2007. április 18.

Az Európai Közösség
és tagállamai részéről, jóváhagyás fenntartásával



Dátum: 2007. április 18.

TÁRGYALÁSI FELJEGYZÉS

1. Az Európai Közösséget és tagállamait, valamint az Amerikai Egyesült Államokat képviselő delegációk 2007. február 27. és 2007. március 2. között, Brüsszelben találkoztak az átfogó légiközlekedési megállapodásról folytatott tárgyalások lezárása céljából. A delegációk felsorolását az A. melléklet tartalmazza.
2. A delegációk jóváhagyás fenntartásával megegyeztek a megállapodás (a B. mellékletben szereplő megállapodás) szövegében, és azt kézjegyükkel látták el. A delegációk jóváhagyás céljából be kívánják nyújtani a megállapodástervezetet az illetékes hatóságoknak annak érdekében, hogy az a közeljövőben hatályba léphessen.
3. Az 1. cikk (2) bekezdésével kapcsolatban a delegációk megerősítették, hogy a „légi közlekedés” fogalom meghatározásába valamennyi fajta charter légi járat is beletartozik. Megjegyezték továbbá, hogy a „közszolgáltatásként” történő szállításra való hivatkozás nem érinti a résztulajdonlás kérdéséről folyamatban levő tárgyalások kimenetelét.
4. Az 1. cikk (5) bekezdésével kapcsolatban az EU delegációja megjegyezte, hogy a közösségi jog értelmében a tagállamok közötti járatok Közösségen belüli járatoknak minősülnek.
5. Az 1. cikk (6) bekezdésével kapcsolatban az EU delegációja megjegyezte, hogy e megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti az Európai Közösség és a tagállamok közötti, az Európai Közösséget létrehozó szerződésből eredő hatáskörmegosztást.
6. Az EU delegációja megerősítette, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződést az alábbi tengerentúli területekre kell alkalmazni: Franciaország tengerentúli megyéi (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyana), az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek.
7. Az USA delegációjának kérdésére válaszolva az EU delegációja megerősítette, hogy az Európai Közösség joga értelmében egy közösségi légitársaságnak mind az üzemeltetési engedélyt, mind a működési engedélyt abban az országban kell megszereznie, amelyben gazdasági tevékenységének székhelye van. Továbbá valamely légitársaság kizárólag egy országtól kaphat üzemeltetési engedélyt vagy működési engedélyt.
8. A 3. cikk (1), (3) és (5) bekezdésével, a 4. melléklet 1. cikke (3) bekezdésével és a 4. melléklet 2. cikke (2) bekezdésével kapcsolatban, valamint az USA delegációjának kérdésére válaszolva az EU delegációja arról tájékoztatott, hogy a megállapodás aláírásának időpontjában az Európai Közösség tagállamain kívül az Európai Közös Légtérbe tartozik az Albán Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, a Szerbiai Köztársaság, valamint az Egyesült Nemzetek Koszovói Ideiglenes Közigazgatási Missziója.
9. Az EU delegációjának kérdésére válaszolva az USA delegációja arról tájékoztatott, hogy a megállapodás aláírásának időpontjában az Egyesült Államok az alábbi országokkal alkalmaz nyitott égbolt légiközlekedési megállapodást: Burkina Faso, a Csádi Köztársaság, az Etióp Demokratikus Szövetségi Köztársaság, a Gaboni Köztársaság, a Gambiai Köztársaság, a Ghánai Köztársaság, a Kameruni Köztársaság, a Libériai Köztársaság, a Madagaszkári Köztársaság, a Mali Köztársaság, a Marokkói Királyság, a Namíbiai Köztársaság, a Nigériai Szövetségi Köztársaság, a Szenegáli Köztársaság, a Tanzániai Egyesült Köztársaság, az Ugandai Köztársaság és a Zöld-foki Köztársaság. Az USA delegációja jelezte még, hogy a 4. melléklet 2. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában a Kenyai Köztársaság légitársaságait a nyitott égbolt légiközlekedési megállapodást alkalmazó államok légitársaságaival megegyező módon kívánja kezelni.

10. A 4. cikkel kapcsolatban az USA delegációja megjegyezte, hogy a Közlekedési Minisztérium az e megállapodás értelmében járatengedélyért folyamodó külföldi légi fuvarozóktól megköveteli, hogy megnevezék az üzemeltetési engedélyüket és működési engedélyüket kiállító hatóságot, egyértelművé téve ezáltal, hogy melyik hatóság felelős a fuvarozó biztonságáért és egyéb szabályozási felügyeletéért.
11. A 8. cikk alkalmazásában az „illetékes hatóságok” kifejezés az üggyel függően egyrészt az Egyesült Államok szövetségi légügyi hatóságát jelenti, másrészt az Európai Közösség és/vagy a tagállamok azon hatóságait, amelyek az (1) bekezdésben említett bizonyítványok és engedélyek kiadásaért vagy érvényesítéséért, vagy a (2) bekezdésben említett biztonsági előírások és követelmények aktualizálásáért és nyilvántartásáért felelősek. Továbbá, amennyiben a (2) bekezdés szerinti konzultációra kerül sor, az illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell az olyan területi vagy regionális hatóságok bevonását a konzultációba, amelyek jogszabály, rendelkezés vagy a gyakorlat alapján az üggyel kapcsolatban biztonsági felügyeleti jogkörrel rendelkeznek.
12. A 9. cikkel kapcsolatban a delegációk megerősítették, hogy a felek a lehetséges mértékben töreksenek a tervezett biztonsági intézkedések minél erőteljesebb koordinációjára a veszélyek minimalizálása és az új intézkedések esetlegesen káros következményeinek enyhítése érdekében. A delegációk megjegyezték továbbá, hogy a 9. cikk (7) bekezdésében említett fórumok – különösen a határ- és közlekedésbiztonsági politikai párbeszéd, valamint az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport – igénybe vehetők a jelenlegi és tervezett biztonsági követelményekre vonatkozó alternatív intézkedések mérlegelése céljából. Az USA delegációja emellett megjegyezte, hogy az USA rendelkezések elfogadására vonatkozó jogalkotási folyamata szokásosan lehetőséget biztosít az érdekelt feleknek arra, hogy a tervezett rendelkezésekkel kapcsolatban észrevételeket tegyenek, és alternatívákat javasoljanak, és az ilyen észrevételeket a jogalkotási folyamat során mérlegelik.
13. A 9. cikk (6) bekezdésének megtárgyalásakor az USA delegációja arról tájékoztatót, hogy a közlekedésbiztonsági hivatalnak haladéktalanul biztonsági irányelvet kell kiadnia, amint megállapítja, hogy a közlekedés biztonságának védelmére szükséghelyzeti intézkedésekre van szükség. Ezen intézkedések célja a biztonsági fenyegetés kezelése, hatályukat és időtartamukat korlátozni kell. A hosszabb ideig fennálló szükséghelyzeti intézkedéseket nyilvános tájékoztatási és észrevételezési eljárással kell beépíteni a közlekedésbiztonsági hivatal követelményei közé.
14. A 9. cikk (11) bekezdése értelmében létrehozandó eljárással kapcsolatban a delegációk megerősítették, hogy az említett bekezdés alapján elvégzett vizsgálatok előkészítésére, lebonyolítására és a következtetések számára szabályzatot kell összeállítani.
15. A 10. cikk (2) bekezdése tekintetében a delegációk megerősítették, hogy készek megkönnyíteni a bekezdésben említett személyzet engedély-, vízum- és okmánykérelmeinek az illetékes hatóságok általi azonnali elbírálását, többek között olyan helyzetekben, amikor a személyzet belépésére vagy tartózkodására szükséghelyzetben vagy időlegesen van szükség.
16. A delegációk megjegyezték, hogy a 10. cikk (5) bekezdésében említett „általánosan alkalmazott törvények vagy rendelkezések” közé tartoznak az egyes országokkal vagy személyekkel folytatott tranzakciók korlátozását jelentő gazdasági szankciók is.
17. Mindkét delegáció elismerte, hogy a 10. cikk (7) bekezdése alapján mindkét fél megfelelő engedéllyel rendelkező légitársaságai – valamennyi légitársaságra érvényes, megkülönböztetéstől mentes feltételekkel – kínálhatnak közös üzemeltetésű járatokat a másik fél területének minden olyan pontjáról vagy pontjára, amelyről vagy amelyre bármely más légitársaság nemzetközi közvetlen, nem közvetlen, online vagy interline járatokat kínál, feltéve hogy a közös üzemeltetésű járatok:
 - i. egyéb tekintetben összhangban vannak e megállapodással;

valamint
 - ii. megfelelnek a forgalomelosztási szabályok adott repülőtérre vonatkozó rendszerének.

18. A delegációk megvitatták az utasok arra vonatkozó tájékoztatásának fontosságát, hogy közös üzemeltetési megállapodás esetében mely légitársaság vagy felszíni közlekedési szolgáltató üzemelteti ténylegesen a légi szolgáltatás egyes szakaszait. Megállapították, hogy mindkét félnek vannak ilyen tájékoztatást előíró rendelkezései.
19. A 10. cikk (7) bekezdésének c) pontja tekintetében a delegációk kifejezték azzal kapcsolatos egyetértésüket, hogy a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó törvények és rendelkezések hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni fuvarozást valamely légitársaság a saját nevében kínálja. A felszíni fuvarozást végző szolgáltatók továbbá a légitársaságokhoz hasonlóan szabad mérlegelésük szerint dönthetnek arról, hogy együttműködési megállapodásokat kötnék-e. A konkrét megállapodásokra vonatkozó döntés meghozatala során a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók figyelembe vehetik többek között a fogyasztók érdekeit, valamint a technikai, gazdasági, térbeli és kapacitásbeli korlátokat.
20. Az EU delegációjának kérdésére válaszolva az USA delegációja arról tájékoztatott, hogy az USA törvényeinek jelenlegi értelmezése szerint az USA kormánya által finanszírozott légi szállítások (Fly America) esetében egyesült államokbeli fuvarozó általi szállításnak minősül az, ha közös üzemeltetési megállapodás keretében az egyesült államokbeli fuvarozó járatszámaival, de külföldi légi fuvarozó által üzemeltetett légi járművön történik a szállítás.
21. Az USA delegációja arról tájékoztatott, hogy a megállapodás 3. melléklete értelmében, valamint az USA általános szolgáltatási hatósága által jóváhagyott várospárokról szóló megállapodás hiányában az USA kormánynak valamely alkalmazottja vagy más olyan személy, akinek utazását az USA kormánya fizeti (az olyan alkalmazottak, a hadsereg tagjai vagy más személyek kivételével, akiknek utazását az USA védelmi minisztériuma vagy katonai hatósága fizeti), az USA és az Európai Közösség között vagy az Egyesült Államokon kívül bármely két pont között igénybe vehet olyan járatot – közösségi légitársaság járatát is –, amely a kormány számára a legalacsonyabb költséggel jár, és megfelel az utazó igényeinek. Az USA delegációja megjegyezte továbbá, hogy a szerződéses várospárok költségvetési évenként változnak. Az USA kormányhatósága, hivatala vagy közvetítője (a védelmi minisztérium vagy katonai hatóság kivételével), az USA és az Európai Közösség között vagy az Egyesült Államokon kívül bármely két pont között szállíthat árut olyan járaton – közösségi légitársaság járatán is –, amely a kormány számára a legalacsonyabb költséggel jár, és megfelel a hivatal igényeinek.
22. Az EU delegációja arról tájékoztatott, hogy az Unió nem rendelkezik az Fly America programhoz hasonló programmal.
23. Mindkét delegáció kifejezte azon szándékát, hogy további lehetőségeket tárjon fel a kormány által finanszírozott légi közlekedés fokozottabb igénybevételére.
24. Az EU delegációjának az USA Közlekedési Minisztériuma által a közösségi légitársaságoknak kiadandó gazdasági működési engedéllyel kapcsolatos kérdésére válaszolva az USA delegációja elsőként megjegyezte, hogy a Közlekedési Minisztérium gazdasági engedélyezési eljárásai az évek során egyszerűsödtek. A külföldi légitársaságok által benyújtott, a légiközlekedési megállapodásokban előírt engedélyek iránti kérelmek általában gyorsan feldolgozhatók. Az USA delegációja hozzátette, hogy a közösségi légitársaságoknak lehetőségük van arra, hogy a 3. cikk (1) bekezdésében előírt, a menetrendszerű és charter járatokra is érvényes útvonalengedélyekre vonatkozóan egyetlen kérelmet nyújtsanak be. A Közlekedési Minisztérium 2005. augusztus 23-án további gyorsított eljárásokat jelentett be, amelyek szerint az új útvonalengedélyért folyamodó külföldi légi fuvarozók egyidejűleg nyújtanának be mentesség és engedély iránti kérelmet. Amennyiben a Közlekedési Minisztérium – a jegyzőkönyv és az engedélyezési döntését alátámasztó közérdekű megfontolások alapján – kedvező döntést tud hozni, egyetlen végzést adna ki, amely (1) megadná a mentességet a szokásosan engedélyezett időtartamra vagy ameddig az engedély érvénybe nem lép – amelyik időtartam rövidebb –, valamint (2) próbaképpen megadná a vonatkozó engedélyt, szintén a szokásosan engedélyezett időtartamra (például megállapodások esetében meghatározatlan időre). Azokban az esetekben, amikor a fuvarozók már benyújtották a mentesség és az engedély iránti kérelmet is, és a kérelmekre vonatkozó jegyzőkönyv még érvényes, a Közlekedési Minisztérium az augusztus 23-i szemlélet szerint megkezdte a kérelmek feldolgozását.

25. Amennyiben valamely közösségi légitársaság a 10. cikk (7) bekezdése szerint közös üzemeltetésű járaton kívánja felhasználni az engedélyt, a közös üzemeltetésben érintett partnerek együttes kérelmet nyújthatnak be a szükséges engedélyek megszerzésére. A szolgáltatást nyilvánosan értékesítő légitársaságnak gazdasági engedélyt kell beszereznie a Közlekedési Minisztériumtól, függetlenül attól, hogy a járatszámmal milyen jellegű szolgáltatást (menetrendszerű vagy charter) kínál. A légi járművet üzemeltető légitársaságnak hasonlóképpen gazdasági engedélyt kell beszereznie a Közlekedési Minisztériumtól: charterengedélyt ahhoz, hogy a másik légitársaság értékesíthesse a szolgáltatást, és charter- vagy menetrendszerű-engedélyt ahhoz, hogy saját jogon értékesíthesse. A légi járművet üzemeltető légitársaságnak továbbá engedélyre van szüksége ahhoz, hogy az érintett járatokon a partner járatszámát is feltüntesse. A légi járművet üzemeltető légitársaság meghatározatlan időtartamú keretengedélyt kérhet a közös üzemeltetésre, amelyben megjelöli azokat a konkrét piacokat, amelyre a közös üzemeltetési engedélyt kéri. A Közlekedési Minisztériumhoz harminc napos határidővel benyújtott kérelemmel az engedély további piacokra terjeszthető ki. A közös üzemeltetési engedély adott légitársaságra érvényes, és minden egyes külföldi közös üzemeltetési megállapodáshoz külön engedélyre, valamint adott esetben a Közlekedési Minisztérium által közzétett iránymutatások szerint az egyesült államokbeli légitársaság által elvégzett biztonsági ellenőrzésre van szükség.
26. Amennyiben a 10. cikk (9) bekezdése értelmében valamely közösségi légitársaság teljes légi járművet és személyzetet kíván egyesült államokbeli légitársaság rendelkezésére bocsátani, amely ez utóbbi járatszámmal üzemelne, a közösségi légitársaságnak szintén charterengedélyt és nyilatkozatot kell kérnie a Közlekedési Minisztériumtól. Az USA delegációja jelezte, hogy véleménye szerint valamennyi olyan közösségi légitársaság, amely jelenleg az Egyesült Államokba közlekedő menetrendszerű járatokat üzemeltet, az egész világra érvényes charterengedéllyel rendelkezik a Közlekedési Minisztériumtól. Ezért a gazdasági engedély szempontjából mindössze nyilatkozatra lenne szükségük ahhoz, hogy teljes légi járművet és személyzetet bocsátassanak egyesült államokbeli légitársaság rendelkezésére. Az USA delegációja jelezte továbbá, hogy nem számít arra, hogy egyéb közösségi légitársaságoktól érkező, charterengedély iránti kérelmekkel kapcsolatban nehézségek merülnének fel.
27. A közös üzemeltetésnek, vagy teljes légi jármű és személyzet rendelkezésre bocsátásának engedélyezéséhez a Közlekedési Minisztériumnak meg kell állapítania, hogy a tervezett üzemeltetés közérdek. Ennek megállapítását jelentősen megkönnyíti az, ha a tervezett szolgáltatásokat az alkalmazandó légi-közlekedési megállapodások tartalmazzák. A jogok megállapodásba foglalása a viszonyosság fennállását is bizonyítja.
28. A 10. cikk (7) és (9) bekezdése szerinti közös üzemeltetésnek, vagy teljes légi jármű és személyzet rendelkezésre bocsátásának esetében a közérdek vizsgálatokor elsődlegesen az alábbiakra kell összpontosítani:
- az egyesült államokbeli légitársaság elvégezte-e a külföldi légitársaság biztonsági ellenőrzését,
 - a külföldi légitársaság üzemeltetési engedélyét kiállító ország az IASA 1. kategóriába tartozik-e,
 - a külföldi légitársaság anyaországa alkalmazza-e a viszonyosság elvét az USA fuvarozóival szemben,
 - az engedélyezés okot adna-e a versennyel kapcsolatos aggodalmakra.
29. Légi jármű és személyzet rendelkezésre bocsátásának esetében a közérdek vizsgálatokor az alábbiakat is szem előtt kell tartani:
- a bérleti szerződés előírja-e, hogy az operatív ellenőrzés a bérbeadó fuvarozó feladata marad,
 - a szabályozási felügyelet továbbra is a bérbeadó üzemeltetési engedélyét kiállító hatóság feladata marad-e,
 - a bérleti szerződés jóváhagyása munkaügyi vita esetén egyik felet sem juttatja indokolatlan előnyhöz, amennyiben valamely piacon a közlekedés biztosítása a vita következtében válik lehetetlenné.

30. A légi jármű és személyzet rendelkezésre bocsátására szóló engedélyt, legalábbis kezdetben, korlátozott időtartamra (pl. hat–kilenc hónapra) vagy kivételes alapon kell megadni, ami összhangban van az Európai Unió szemléletével.
31. Az EU delegációjának aggodalmára – amelyben a Közlekedési Minisztériumnak a „közérdek” meghatározásával kapcsolatos szabadságát vetette fel – válaszolva az USA delegációja elmondta, hogy a nyitott égbolt légiközlekedési kapcsolatok esetében a Közlekedési Minisztérium közérdekűnek találta a közös üzemeltetési megállapodásokat, és rövid eljárási időn belül kiadta az engedélyeket. Az USA delegációja jelezte, hogy a kizárólag a felek légitársaságait érintő közös üzemeltetés vagy teljes légi jármű és személyzet rendelkezésre bocsátása esetén, amennyiben a Közlekedési Minisztérium nem találkozik szokatlan – nemzetbiztonsági, biztonsági vagy bűnügyi kérdéseket felvető – körülményekkel, a közérdek vizsgálatát a fent felsorolt elemekre összpontosítja. Továbbá, szokatlan körülmények fennállása esetén az Egyesült Államok haladéktalanul értesítené a másik felet.
32. Az USA delegációjának kérdésére válaszolva az EU delegációja megerősítette, hogy a jelenleg alkalmazandó közösségi jogszabály értelmében (az 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet) a valamely közösségi légitársaság által használt légi járműveket a Közösségben kell bejegyeztetni. Rövid távú bérleti megállapodások esetén azonban az átmeneti igények kielégítésére vagy más rendkívüli körülmények között a tagállamok felmentést adhatnak e követelmény betartása alól. Az ilyen megállapodásban részes közösségi légitársaság köteles előzetes engedélyt szerezni az illetékes engedélyező hatóságtól, és a tagállamok kizárólag akkor hagyhatnak jóvá olyan megállapodást, amelynek értelmében légi járművet és személyzetet bocsátanak valamely, működési engedély birtokában levő légitársaság rendelkezésére, ha teljesülnek a közösségi jogszabályokban, vagy adott esetben a nemzeti jogszabályokban foglalt biztonsági előírások.
33. Mindkét delegáció elismerte, hogy a légitársaságok tisztességes és egyenlő versenylehetőségét befolyásolhatja, ha a megállapodásban biztosított jogok gyakorlására szóló engedélyt nem vagy indokolatlanul későn kapják meg. Ha valamelyik fél úgy véli, hogy légitársaságai nem kapják meg a megállapodás értelmében járó gazdasági működési engedélyt, az ügyvel a egyes bizottsághoz fordulhat.
34. A 14. cikk (4) bekezdésével kapcsolatban az EU delegációja emlékeztetett arra, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés, annak 295. cikkével összhangban, nem sérti a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet. Az USA delegációja válaszában megjegyezte, hogy az a tény, hogy valamely légitársaság kormányzati tulajdonban van, hátrányosan befolyásolhatja a légitársaságoknak az e megállapodás hatálya alá tartozó nemzetközi légi közlekedés terén való tisztességes és egyenlő versenylehetőségét.
35. A 15. cikkel kapcsolatban a delegációk megemlézték a légiközlekedési környezetvédelmi ügyekben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében kialakítandó nemzetközi konszenzus fontosságát. Ezzel összefüggésben kiemelték az ICAO 35. közgyűlésén elért egyhangú megállapodás jelentőségét, amely mind a légi járművek által okozott zajra, mind a kibocsátásokra vonatkozik (A35-5. sz. határozat). Mindkét fél elkötelezett a határozat teljes körű betartása mellett. E határozattal összhangban mindkét fél elkötelezett amellett, hogy a „kiegyensúlyozott megközelítés” elvét alkalmazza a légi járművek által okozott zajok hatásainak kezelését szolgáló intézkedésekre (többek között bizonyos időpontokban a repülőterek igénybevételének korlátozása), valamint biztosítsa azt, hogy a légi járművek hajtóműveiből repülőtéri szinten származó kibocsátásért felszámított díjak a pontosan megállapított és közvetlenül a légi közlekedésnek tulajdonított hajtómű-kibocsátások környezeti hatásainak csökkentésével kapcsolatosan felmerülő költségeken alapulnak. Mindkét fél megjegyezte továbbá, hogy amennyiben nemzetközi, regionális, nemzeti vagy helyi jogszabályi kötelezettségek érvényesülnek, ezeket is teljes mértékben be kell tartani; az Egyesült Államok esetében a vonatkozó dátum 2001. október 5., az Európai Közösség esetében pedig 2002. március 28.

36. A delegációk tudomásul vették továbbá a G8 országok 2005. évi gleneagles-i nyilatkozatában, valamint a szövetségi légügyi hatóság és a Bizottság által 2006. július 18-án aláírt egyetértési megállapodásban meghatározott légiközlekedési irányítási kérdésekkel kapcsolatos együttműködési keretben megfogalmazott, az éghajlatváltozásról, energiáról és a fenntartható fejlődésről szóló rendelkezéseket. A delegációk tudomásul vették az illetékes egyesült államokbeli és európai uniós hatóságoknak a technikai együttműködés fokozására irányuló szándékát – többek között az éghajlattal kapcsolatos tudományos kutatás és a technológiafejlesztés területén –, amely növeli a biztonságot, javítja az üzemanyag-hatékonyságot és csökkenti a légi közlekedésből származó kibocsátásokat. A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskereskedelmi kérdéseire vonatkozó álláspontjával kapcsolatban a két delegáció kijelentette, hogy az Egyesült Államok és az Európai Unió a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet keretében kíván tevékenykedni.
37. Az USA delegációja a vegyes bizottság összetételével kapcsolatban jelezte, hogy az Egyesült Államok több hivatal révén, a külügyminisztérium elnökletével kívánja magát képviseltetni. Az EU delegációja előadta, hogy az Uniót az Európai Közösség és tagállamai képviselik majd. A két delegáció jelezte továbbá, hogy az érdekeltek részvétele a vegyes bizottsági eljárás fontos elemét képezi, és ezért az érdekeltek képviselőit – amennyiben valamelyik vagy mindkét fél másképpen nem határoz – megfigyelőként meghívják.
38. A 18. cikkel kapcsolatban a delegációk kifejezték azon szándékukat, hogy a vegyes bizottság e megállapodás aláírását követően legfeljebb 60 nappal előzetes ülést tartson.
39. A delegációk megerősítették arra vonatkozó egyetértésüket, hogy az első megtagadás követelménye, a forgalomfelvételi arány és kifogásemeléstől eltekintés díja, valamint a kapacitást, gyakoriságot vagy forgalmat korlátozó bármely más gyakorlat összeegyeztethetetlen e megállapodással.
40. Az EU delegációjának javaslata szerint mindkét félnek a lehető legteljesebb mértékben át kell látnia, hogy az USA Közlekedési Minisztériumának és az Európai Bizottságnak a képviselői saját törvényeik, rendeleteik és gyakorlatuk értelmében milyen szintű információcserét folytathatnak a megállapodás 2. mellékletében tárgyalt versenykérdésekről, különösen az említett hatóságok által aktívan mérlegelt eljárásokkal kapcsolatos kérdésekre vonatkozó adatokról és előrejelzésekről.
41. Az USA delegációja jelezte, hogy a megállapodás 2. mellékletében szereplő eljárások az USA törvényei értelmében határozatnak számítanak, és így törvényi, szabályozási és igazságügyi rendelkezések vonatkoznak rájuk, amelyek biztosítják, hogy a hivatal döntése kizárólag az eljárás nyilvántartásában szereplő információon alapuljon – beleértve a Közlekedési Minisztérium által hivatalosan figyelembe vehetőnek minősített nyilvános információt is –, amellyel kapcsolatban a felek a hivatal végleges döntését megelőzően észrevételeket tehetnek.
42. Az USA delegációja előadta, hogy az említett előírások nem zárják ki annak lehetőségét, hogy a Közlekedési Minisztérium döntéshozójának valamely folyamatban levő eljárás során tanácsot adó képviselők az alábbi kérdéseket megtárgyalják a Bizottság képviselőivel: (1) bármely piacon fennálló versenyhelyzet, a nem titkos adatok alapján; (2) a meglévő társulások és más együttműködési formák hatása, valamint a versenykérdések kezelésére korábban bevezetett előírások és más korlátozások eredményei; (3) a verseny elemzésének általános szemléletei vagy módszerei; (4) korábbi esetek, beleértve a jegyzőkönyveket és határozatokat is; (5) az esetekre alkalmazandó anyagi jog, politikák és eljárások; (6) a hivatalosan meg nem indított ügyek kapcsán esetlegesen felmerülő kérdések, feltéve hogy a Közlekedési Minisztérium képviselői nem zárják ki eleve az ilyen esetek megállapításait vagy kimenetelét; valamint (7) folyamatban levő eljárásokban a felek által eddig felvetett kérdések és a jegyzőkönyvbe vehető, nem titkos bizonyítékok, szintén amilyen mértékben a megállapítások és az ügy kimenetele előre nem zárható ki.

43. A folyamatban levő ügyek megtárgyalásával kapcsolatban két alapvető eljárási követelményt kell figyelembe venni. Az első nagyrészt a Közlekedési Minisztériumnak címzett bizottsági közleményekre vonatkozik: a Minisztérium döntései nem alapulhatnak olyan dologi információon vagy érven, amely a végső döntés meghozatala előtt nem áll valamennyi fél rendelkezésére, a jegyzőkönyvvel kapcsolatos észrevételek megtétele céljából. Amennyiben ilyen információ érkezik, az a döntéshozatalkor csak akkor vehető figyelembe, ha rendelkezésre bocsátották. A második követelmény inkább a Közlekedési Minisztérium által kiadott közleményekre vonatkozik: a hivatal nem mutathat „előítéletet” az ügyekkel kapcsolatban, vagy nem keltheti ennek látszatát – tehát az ügy jegyzőkönyvének véglegesítése és a végső döntés nyilvánosságra hozatala előtt nem fogalmazhat meg következtetéseket. Ez a követelmény bármilyen összefüggésben vonatkozik a Minisztériumra, mind az Unióval, mind más, az USA kormánya belső döntéshozatali folyamatának törvényesen részét nem képező, érdekelt vagy nem érdekelt szervezettel folytatott tárgyalások során. A Minisztériumnak szándékában áll, hogy haladéktalanul értesítse a Bizottság képviselőit, ha tapasztalatai alapján egy adott téma megtárgyalása során felmerül az előítélet vagy a döntés befolyásolásának lehetősége, és így a képviselők dönthetnek a folytatásról.
44. Az EU delegációja biztosítékot kért az USA delegációjától arra vonatkozóan, hogy a törvényben előírt „közérdek” feltételt nem használják fel arra, hogy az USA versenyszabályozásának keretében előnyben részesítsék az egyesült államokbeli egyedi légitársaságok érdekeit más, egyesült államokbeli vagy külföldi légitársaságok érdekeivel szemben. Az USA delegációja válaszában közölte, hogy ez a feltétel, valamint a Minisztérium által a döntéshozatalkor figyelembe veendő versenyelőírások nem az egyes versenyző légitársaságok, hanem a teljes piaci verseny védelmét szolgálják. Az USA delegációja egyéb szempontok figyelembevételével megjegyezte, hogy a nemzetközi légi közlekedés területén a „közérdek” törvényi meghatározásába beletartozik az egyesült államokbeli és külföldi légitársaságoknak biztosítandó egyenlő lehetőség, és a legteljesebb verseny. Továbbá a Minisztériumra vonatkozó törvényekben előírt közérdek, amelyek alapján a fuvarozók közti megállapodásokat és a trösztellenes előírások alóli mentességet jóváhagyja, nem „kivételt” jelent a hivatal által elvégzendő versenyelemzés alól, hanem inkább további követelményt, amelynek meg kell felelni ahhoz, hogy a Minisztérium megadja a trösztellenes előírások alóli mentességet. Befejezésül az USA delegációja hangsúlyozta, hogy a Minisztérium valamennyi döntésének összhangban kell lennie a nemzeti jogszabályokkal és a nemzetközi kötelezettségekkel, többek között a polgári légi közlekedési megállapodásokkal, amelyek egységesen előírják, hogy valamennyi fél köteles „tisztességes és egyenlő versenylehetőséget” biztosítani a többi fél légitársaságainak.
45. A megbeszélés keretében mindkét delegáció kijelentette, hogy versenyszabályaik alkalmazása során a felek valamennyi légitársaságának biztosítják az azt megillető tisztességes és egyenlő versenylehetőséget, és betartják a teljes piaci verseny védelmének és erősítésének általános elvét, az egyes versenyző légitársaságok esetleges ellenkező érdekei ellenére is.
46. Az Európai Bizottság eljárásaival kapcsolatban az EU delegációja elmondta, hogy az Európai Bizottságot alapvetően az akadályozza a külföldi kormányhivatalokkal folytatandó aktív együttműködésben, hogy nem közölhet bizalmas információt. A Bizottság és a tagállami hatóságok által valamely vizsgálat során megszerzett, és a szakmai titoktartási kötelezettség alá eső információra az EK-Szerződés 287. cikke és az 1/2003/EK rendelet 28. cikke vonatkozik. Lényegében olyan, nem nyilvános információról van szó, amely valamilyen vizsgálat folyamán tárható fel, vagy amelyet információkérésre adott válaszként, vagy önkéntesen közölnek a Bizottsággal. Ide tartozik az üzleti vagy kereskedelmi titok is. Az ilyen információ kizárólag az érintett információforrás kifejezett hozzájárulásával közölhető harmadik ország hivatalával. Ezért amennyiben a Bizottság indokoltnak és kívánatosnak tartja, hogy külföldi hivattal (hivatalokkal) bizalmas információt közöljön, meg kell szereznie az információforrás jóváhagyását (lemondását).
47. A valamely vizsgálat lefolytatásával vagy esetleges lefolytatásával kapcsolatos információ nem tartozik a fenti rendelkezések hatálya alá. Ilyen információ valamely vizsgálat folytatásának a ténye, a vizsgálat általános tárgya, a vizsgált vállalat(ok) megnevezése (bár bizonyos körülmények között ez is védett információ lehet), a vizsgálat által érintett ágazat megnevezése, valamint a vizsgálat folyamán tervezett lépések. Ezt az információt a vizsgálat megfelelő lefolytatásának biztosítására általában bizalmasan kezelik. A Közlekedési Minisztériumnak azonban átadható, ez ugyanis a megállapodás 2. mellékletének 5. cikke értelmében köteles megőrizni az információ bizalmas jellegét.

48. Az EU delegációjának kérdésére válaszolva az USA delegációja megerősítette, hogy az USA illetékes hatóságai a kereskedelmi együttműködési megállapodások – beleértve a felülvizsgált megállapodásokat is – esetében a trösztellenes előírások alóli mentesség iránti hiánytalan kérelmeket tisztességesen és gyorsan elbírálják. Az USA delegációja megerősítette továbbá, hogy a közösségi légitársaságok esetében a 25. cikk alapján alkalmazott, vagy a 26. cikk alapján hatályos USA–EU légiközlekedési megállapodás megfelel a Közlekedési Minisztérium azon követelményének, amely szerint az Egyesült Államok és a kérelmező külföldi légitársaság(ok) anyaországa(i) között nyitott égbolt megállapodásnak kell érvényben lennie ahhoz, hogy a külföldi légitársaságok trösztellenes előírások alóli mentesség iránti kérelmeit elbírálják, vagy a mentességet meghosszabbítsák. A fenti biztosíték az 1. melléklet 4. szakaszának hatályvesztéséig nem vonatkozik az irországi kérelmezőkre.
49. Az EU delegációjának kérdésére válaszolva az USA delegációja közölte, hogy a Közlekedési Minisztériumnak a számítógépes helyfoglalási rendszerekre vonatkozó valamennyi szabálya 2004. július 31-én lejárt. A Közlekedési Minisztérium azonban fenntartja magának a jogot, hogy megtiltsa a tisztességtelen és megtévesztő gyakorlatot és a tisztességtelen versenymódszereket a légiközlekedési és légiközlekedési forgalmazási ágazatban, és élhet e jogkörével, amennyiben valamely helyfoglalási rendszerben a légiközlekedési szolgáltatások értékesítésekor nyilvánvalóan versenyellenes gyakorlat tapasztalható. Továbbá az Igazságügyi Minisztérium és a Szövetségi Kereskedelmi Bizottság rendelkezik jogaival olyan panaszok esetén, amikor egy helyfoglalási rendszerben megszegik a trösztellenes törvényeket.
50. A 25. cikkel kapcsolatban az EU delegációja elmondta, hogy néhány tagállamban az ideiglenes alkalmazást az alkotmányos előírásoknak megfelelően először a parlamentnek jóvá kell hagynia.
51. Mindkét delegáció megerősítette, hogy amennyiben valamelyik fél a 25. cikk (2) bekezdésével összhangban meg kívánja szüntetni a megállapodás ideiglenes alkalmazását, a felek egyetértése esetén a megállapodás 1. mellékletének 4. szakaszában foglalt rendelkezések azt követően is alkalmazhatók.
52. A 26. cikkel kapcsolatban az EU delegációja arról tájékoztatott, hogy néhány tagállamban az e cikkben említett eljárások közé tartozik a megerősítés is.
53. Az USA delegációjának a tagállamok közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodások érvényben levő elemeiből eredő korlátozásokkal kapcsolatos kérdésre válaszolva az EU delegációja megerősítette, hogy a továbbiakban egyetlen olyan korlátozást sem alkalmaznak, amely az egyesült államokbeli vagy közösségi légitársaságokat akadályozná az e megállapodásban biztosított jogaik gyakorlásában.
54. A két delegáció hangsúlyozta, hogy e megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti semmilyen módon a légi közlekedéssel összefüggő egyes környezetvédelmi kérdésekkel kapcsolatos jogi és politikai állásfoglalásukat.
55. A két delegáció tudomásul vette, hogy egyik fél sem hivatkozik e megállapodásra vagy annak bármely részére abból a célból, hogy az alapján tiltakozzon a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által mérleget, e megállapodás hatálya alá tartozó bármely kérdésre vonatkozó alternatív politika ellen.
56. A megállapodás 1. mellékletének 1. szakasza nem sorolja fel az Egyesült Államok és valamely tagállam közötti olyan légiközlekedési megállapodásokat, amelyek alkalmazhatósága e megállapodás aláírásának időpontjában kérdéses volt. A delegációk szándéka azonban az, hogy az Egyesült Államok és az érintett tagállam vagy tagállamok a megállapodást a 25. cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően ideiglenesen alkalmazzák.

*az Európai Közösség és tagállamai
delegációinak részéről*

Daniel CALLEJA

*az Amerikai Egyesült Államok
delegációja részéről*

John BYERLY

Az elnökség által az EK és tagállamai nevében történő aláíráskor az USA-nak benyújtandó írásbeli nyilatkozat

E megállapodást annak hatálybalépéséig a tagállamok – jóhiszeműen és a hatályos nemzeti jog rendelkezéseivel összhangban – ideiglenesen alkalmazzák.
