



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 21.4.2006
COM(2006) 169 végleges

2006/0058 (CNS)

Javaslat

**A TANÁCS ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAI KORMÁNYAINAK A TANÁCS
KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KÉPVISELŐI ÁLTAL ELFOGADOTT HATÁROZAT**

**egyrésről az Európai Közösség és tagállamai, másrésről az Amerikai Egyesült
Államok közötti légiközlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról**

Javaslat

**A TANÁCS ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAI KORMÁNYAINAK A TANÁCS
KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KÉPVISELŐI ÁLTAL ELFOGADOTT HATÁROZAT**

**egyrésről az Európai Közösség és tagállamai, és másrésről az Amerikai Egyesült
Államok közötti légiközlekedési megállapodás megkötéséről**

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indítéka és célkitűzései**

Az egyrésről az Európai Közösség és tagállamai, és másrésről az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás megtárgyalására a Tanácstól 2003 júniusában kapott felhatalmazás alapján került sor. Az EU és az USA közötti légi járatokat jelenleg az egyes tagállamok és az USA közötti kétoldalú megállapodások alapján működtetik. Ezek a kétoldalú megállapodások olyan rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek az Európai Bíróság 2002 novemberi határozata alapján összeegyeztethetetlenek a közösségi joggal, ezért fontos, hogy új közösségi szintű keretszabály meghatározására kerüljön sor az EU–USA légi szolgáltatások tekintetében. A Megállapodás egy első szakaszban lévő átfogó megállapodás, amelyben mindkét fél elkötelezi magát arra, hogy meghatározott időn belül tárgyalásokat kezd a második szakaszról. Eleget tenne a Közösség jogi követelményeinek, és azonnali, jelentős gazdasági előnyhöz juttatná a tengerentúli légi járatok utasait és fuvaroztatóit.

- **Általános háttér**

A tárgyalási felhatalmazás nyitott légiközlekedési terület (OAA) létrehozását tűzte ki célul az EU és az USA viszonylatában. Ezáltal az EU és az USA között egységes légiközlekedési piac jönne létre, amelyben szabadon áramolhatnak a beruházások, és amelyben az európai és az amerikai légiközlekedési vállalatok korlátozás nélkül működtethetnek légi járatokat, akár a két fél belföldi piacán is. A felhatalmazás teljes mértékű teljesítése jelentős jogszabályi változtatásokat követelne az Egyesült Államokban, különösen a külföldiek tulajdonjogára, az amerikai légiközlekedési vállalatok ellenőrzésére, valamint a kabotázusra vonatkozó hatályos korlátozások tekintetében. Politikailag továbbra is különösen érzékeny kérdések ezek az USA-ban. Ezért a felhatalmazás kifejezetten lehetőséget biztosít a megállapodás szakaszos végrehajtására, noha olyan mechanizmusok létrehozását követeli meg, amelyek biztosítják a következő szakaszokba való továbbjutást.

Az EU a tárgyalások során elfogadta, hogy az első szakaszban létrejött megállapodás nem tartalmazhatja a kabotázst, nyilvánvalóvá tette azonban az USA számára, hogy az EU csak akkor fogadja el az első szakaszban létrejött megállapodást, ha jelentős előrelépés mutatkozik a tulajdonjogra és az amerikai légiközlekedési vállalatok ellenőrzésére vonatkozó korlátozások megszüntetése tekintetében. 2005. november 2-án az amerikai Közlekedési Minisztérium (Department of Transportation, DOT) a javasolt szabályozásról közleményt („Notice of Proposed Rulemaking”, NPRM) adott ki, amely újraértelmezi az amerikai légiközlekedési vállalatokkal szemben támasztott azon törvényi követelményt, hogy az amerikai állampolgárok „tényleges ellenőrzése” alatt álljanak, a külföldi állampolgárokra is kiterjesztve ezáltal a lehetőséget, hogy az amerikai légiközlekedési vállalatok irányításába beruházzanak és abban részt vegyenek.

Az Amerikai Egyesült Államokkal kötendő Megállapodás szövegét a Bizottság a tárgyalási felhatalmazás irányelvei alapján, a 2005. november 18-i, végső tárgyalási szakaszban véglegesítette. A Megállapodás szövegének véglegesítésekor az EU

kijelentette, hogy az Európai Közösség és tagállamai az NPRM-eljárásból származó, végleges jogszabályban kifejezésre jutó eredmények figyelembevételével döntenek el, hogy elfogadják-e a Megállapodást. A határozat tanácsi elfogadásának tehát feltétele, hogy az amerikai Közlekedési Minisztérium előzőleg olyan végső jogszabályt fogadjon el, amely a Tanács értékelése szerint egyértelmű, jelentős és tartós változásokat vezet be az USA erre a területre vonatkozó politikájában. Amennyiben a Közlekedési Minisztérium végső jogszabálya kellő időben kihirdetésre kerül, és a Tanács kedvező értékelést ad, a Megállapodást várhatóan 2006 első felében írják alá.

- **A javaslat által érintett területet szabályozó hatályos rendelkezések**

A Megállapodás rendelkezései a húsz meglévő, a tagállamok és az Egyesült Államok között létrejött kétoldalú légiközlekedési megállapodás helyébe lépnek.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

Régóta szerepel az EU prioritásai között, hogy légiközlekedési megállapodást kössön az Egyesült Államokkal, és ennek kulcsszerepe van az EU légiközlekedési külpolitikájának kialakításában, ahogy azt a Bizottságnak „A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról” című közleménye (COM(2005) 79 végleges) is meghatározta. A Megállapodás a Közösség légiközlekedési külpolitikájának egyik alapvető célkitűzését is szolgálja, azáltal hogy hatályos kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat összhangba hozza a közösségi joggal.

2) KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános jellemzői

A tárgyalások során a Bizottság mindvégig aktívan konzultált az érdekelt felekkel, különösen a légiközlekedési vállalatok, a repülőterek és a szakszervezetek képviselőiből álló konzultációs fórum rendszeres ülései révén.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A konzultációs fórummal több mint tíz ülésre került sor, amelyek során a tárgyalásokon felmerült valamennyi kérdés megvitatásra került. A tárgyalások során képviselt közösségi álláspont kidolgozásakor az érdekelt felek valamennyi észrevétele kellő figyelmet kapott.

- **Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

A Megállapodás az EU végső céljának, az EU–USA nyitott légiközlekedési terület létrehozásának megvalósítására irányuló első jelentős lépés. 2002-ben egy amerikai

tanácsadók – Brattle Group – által a Bizottság számára készített jelentés becslései szerint az EU–USA nyitott légiközlekedési terület évente további 17 millió utast, a fogyasztók számára legalább évi 5 milliárd euro hasznot biztosítana, és az Atlanti-óceán mindkét partján nagymértékben fellendítené a foglalkoztatottságot.

A Megállapodás Vegyesbizottságot hoz létre, amely a Megállapodás végrehajtásának és hatásainak felügyeletéért felelős.

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A Megállapodás egy első szakaszban lévő átfogó megállapodás, amely a tagállamok és az Egyesült Államok között létrejött hatályos kétoldalú légiközlekedési megállapodások helyébe lép. A Megállapodás mind a közösségi, mind az amerikai légiközlekedési vállalatok tekintetében megszünteti az Európai Közösség pontjai és az Egyesült Államok pontjai közötti légi járművek üzemeltetési jogára vonatkozó valamennyi meglévő korlátozást. E tekintetben a Megállapodás megszünteti a közösségi légiközlekedési vállalatok Közösségen belüli letelepedési jogára vonatkozó akadályokat – a megkülönböztetésmentes piaci hozzáférésre irányuló jogot is beleértve – az Európai Közösségek Bírósága C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 és C-476/98 számú ügyben hozott ítéleteiben meghatározott, az Egyesült Államokba irányuló és az onnan kiinduló légi járatok üzemeltetése vonatkozásában.

- **Jogalap**

80. cikk (2) bekezdése, összefüggésben a 300. cikk (2) bekezdése első albekezdésének első mondatával és a 300. cikk (3) bekezdésének első albekezdésével.

- **A szubszidiaritás elve**

A szubszidiaritás elve az esetben érvényesül, ha a javaslat nem esik a Közösség kizárólagos hatáskörébe.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani a következő ok(ok) miatt.

A Megállapodás, amely közösségi szinten hoz létre új rendszert a tengerentúli légi járatok üzemeltetése tekintetében, az egyes tagállamok által kötött meglévő megállapodások helyébe lép. A Megállapodás együttesen valamennyi közösségi légiközlekedési vállalat számára ugyanazon piaci hozzáférési feltételeket állapítja meg, és az Európai Közösség és az Egyesült Államok szabályozási együttműködésére új rendelkezéseket vezet be a tengerentúli légi járatok biztonságos, zavartalan és hatékony üzemeltetése érdekében. Szorosabb együttműködést alakít ki különösen a légiközlekedés-védelem és a repülésbiztonság területén. Új rendelkezéseket tartalmaz a Felek versenyhatóságai közötti együttműködésre is, a vonatkozó versenyjogi rendszereknek a transzatlanti piacot érintő nemzetközi légi közlekedésre való alkalmazása vonatkozásában. Ezen szabályozásokat csak közösségi szinten lehet meghozni, mert számos, kizárólagosan közösségi hatáskörbe tartozó területet érintenek.

A javaslat célkitűzéseit közösségi fellépéssel hatékonyabban lehet megvalósítani a következő ok(ok) miatt.

A Megállapodás lehetővé teszi, hogy hatályát egyszerre terjesszék ki mind a 25 tagállamra, mert ugyanazon szabályokat alkalmazza megkülönböztetés nélkül, és valamennyi közösségi légitársasági vállalatnak előnyös, nemzetiségre való tekintet nélkül. Ezen légi fuvarozók mostantól szabadon üzemeltethetnek járatokat az Európai Közösség bármely pontjából az Egyesült Államok bármely pontja felé.

Ha megszűnik a piachoz való hozzáférés valamennyi korlátozása az EU és az Egyesült Államok tekintetében, ez nemcsak új belépőket vonz a piacra és lehetőségeket teremt az üzemeltetésre a kihasználatlan célállomások esetében, hanem a közösségi légitársasági vállalatok közötti konszolidációt is megkönnyíti.

A Megállapodás valamennyi közösségi légitársasági vállalat számára hozzáférést biztosít a kereskedelmi lehetőségekhez, például az USA légitársasági vállalatainak légi járművel és személyzettel való ellátásához; ezt külön-külön egyik tagállam sem tudta elérni tárgyalás útján. A felhatalmazás egyik fő célja, hogy azonos versenyfeltételeket biztosítson az EU és az USA légitársasági vállalatai számára, és ez szoros szabályozási együttműködést követel, amely csak a közösségi szinten valósítható meg.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat az alábbi ok(ok) miatt eleget tesz az arányosság elvének.

A Megállapodás végrehajtására vonatkozó kérdések megvitatására Vegyesbizottságot hoznak létre. A Vegyesbizottság ösztönözni fogja az új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről vagy fejleményekről szóló szakértői szintű eszmecseréket, és mérlegeli a Megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit. A Vegyesbizottság a Bizottság és a tagállamok képviselőiből áll.

A tagállamok ezenkívül továbbra is ellátják a nemzetközi légi közlekedés keretében hagyományosan általuk végzett igazgatási feladatokat, azonban egységesen alkalmazott közös szabályok szerint.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: egyéb.

Egyéb eszközök a következő ok(ok) miatt nem lennének megfelelőek.

A légitársasági külkapcsolatok csak nemzetközi megállapodások révén rendezhetők.

4) KÖLTSÉGVETÉSI VONZAT

A javaslat nincs kihatással a Közösség költségvetésére.

A TANÁCS ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAI KORMÁNYAINAK A TANÁCS KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KÉPVISELŐI ÁLTAL ELFOGADOTT HATÁROZAT

egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, másrészt az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA ÉS A TAGÁLLAMOKNAK A TANÁCS KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KORMÁNYKÉPVISELŐI

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben a 300. cikke (2) bekezdése első albekezdésének első mondatával,

mivel:

- (1) a Bizottság az Európai Közösség és tagállamai nevében tárgyalásokat folytatott az Amerikai Egyesült Államokkal egy, a légi közlekedésről szóló megállapodás (a továbbiakban: a Megállapodás) megkötéséről;
- (2) a Megállapodás aláírására ...-án/én került sor;
- (3) a Megállapodást a Közösség és tagállamai aláírják és ideiglenesen alkalmazzák, a későbbi időpontban történő megkötésére figyelemmel;
- (4) az Egyesült Államok hatályos írott joga megköveteli többek között, hogy amerikai légiközlekedési vállalként való engedélyezéshez a légiközlekedési vállalat az amerikai állampolgárok „tényleges ellenőrzése” alatt álljon. E követelmény értelmezéséről az USA Közlekedési Minisztériuma általános politikai nyilatkozatot adott ki, amely az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve (Code of Federal Regulations, CFR) 14. címének 399.88. szakaszában (a továbbiakban: CFR 14. cím 399.88. szakasz) található;
- (5) a Megállapodás azon a vélelmen alapul, hogy az Egyesült Államok a Közlekedési Minisztérium által a CFR 14. címének 399.88. szakaszában kihirdetett, a törvény által szabályozott „tényleges ellenőrzés” követelményét oly módon alkalmazza, amely lehetővé teszi a tagállamok azon állampolgárai számára, akik az Egyesült Államok valamely légiközlekedési vállalatába fektettek be, hogy e légiközlekedési vállalat kereskedelmi tevékenységeire arányos mértékű befolyást gyakoroljanak. Ezért amennyiben az Egyesült Államok légiközlekedési hatóságai vagy bíróságai a CFR 14 címének 399.88. szakaszát nem így módon értelmezik vagy alkalmazzák, illetve módosítják, törlik, visszavonják, vagy megsemmisítik az említett rendelkezést – hacsak nem oly módon teszik, hogy helyébe egyéb, közösségi befektetőket legalább ilyen bánásmódban részesítő rendelkezéseket léptetnek – a Bizottság és a tagállamok felfüggesztik a Megállapodás ideiglenes alkalmazását;

- (6) szükséges a Megállapodás ideiglenes alkalmazásának adott esetben történő megszűnéséről való határozatra vonatkozó eljárási szabályzatot meghatározni. Megfelelő eljárási szabályokat kell továbbá meghatározni a Közösségnek és a tagállamoknak a Megállapodás 17. cikke szerint létrehozott Vegyesbizottságban, és a Megállapodás 18. cikkében meghatározott választottbíróági eljárásban való részvételére, valamint a Megállapodás biztonságra, védelemre, forgalmi jogokra és kormányzati támogatásokra vonatkozó meghatározott rendelkezéseinek alkalmazására.

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZTAK:

1. cikk (Aláírás)

A Megállapodás egy későbbi időpontban történő lehetséges megkötésére figyelemmel a Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, és másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodásnak a Közösség nevében történő aláírására jogosult személyt. A Megállapodás szövegét csatolták e határozathoz.

2. cikk (Ideiglenes alkalmazás)

1. A Megállapodást hatálybalépéséig a Közösség és a tagállamok [...]tól/-től ideiglenesen alkalmazzák.
2. A Megállapodás ideiglenes alkalmazásának megszüntetéséről és a Megállapodás 24. cikke (2) bekezdése alapján az Egyesült Államoknak erről adandó értesítésről szóló határozatot, valamint az ilyen értesítés visszavonásáról szóló határozatot a Bizottság javaslatára a Tanácsnak kell egyhangúlag elfogadnia a Közösség és a tagállamok nevében.
3. Amennyiben a Tanács a (2) bekezdésben meghatározott eljárással összhangban azt állapítja meg, hogy:
 - a) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést az Egyesült Államok légiközlekedési hatóságai vagy bíróságai oly módon értelmezik vagy alkalmazzák, amely nem teszi lehetővé a tagállamok azon állampolgárainak, akik az Egyesült Államok valamely légiközlekedési vállalatába fektettek be, hogy az ilyen légiközlekedési vállalat kereskedelmi tevékenységeire arányos mértékű befolyást gyakoroljanak, a védelemmel, a biztonsággal és a tartalék polgári légiflotta kötelezettségvállalásaival kapcsolatos kérdések kivételével. vagy
 - b) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést oly módon módosítják, amely kedvezőtlenebb elbánásban részesíti a tagállamok azon állampolgárait, akik befektettek az Egyesült Államok valamely légiközlekedési vállalatába, mint a Szövetségi Törvénykönyv 14. címének 399.88. szakasza; vagy
 - c) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést törlik, visszavonják, vagy megsemmisítik, és nem léptetnek helyébe egyéb, a tagállamoknak az Egyesült Államok valamely légiközlekedési

vállalatába befektető állampolgárait a Szövetségi Törvénykönyv 14. címének 399.88. szakaszához viszonyítva nem kedvezőtlenebb elbánásban részesítő rendelkezéseket.

a Megállapodás 24. cikke (2) bekezdésében meghatározott értesítést bocsát ki.

3. cikk (Vegyesbizottság)

1. A Megállapodás 17. cikkének megfelelően létrehozott Vegyesbizottságban a Közösséget és a tagállamokat a Bizottság képviseli, amelyet a tagállamok képviselői segítenek.
2. A Vegyesbizottságban a Közösség és tagállamai által képviselt álláspontot a Megállapodás 17. és 19. cikkének hatálya alá tartozó vagy egyéb olyan kérdésekben, amelyek nem igénylik joghatással bíró határozat elfogadását, a Bizottság alakítja ki. Minden egyéb kérdésben a Bizottság javaslatára minősített többséggel a Tanács határozza meg a Közösség és tagállamai által képviselt álláspontot.

4. cikk (Választottbíráskodás)

1. A Megállapodás 18. cikke szerinti választottbírási eljárások során a Közösséget és a tagállamokat a Bizottság képviseli.
2. A Megállapodás 18. cikkének (7) bekezdése szerinti, az előnyök alkalmazását felfüggesztő határozatot a Bizottság javaslatára a Tanács fogadja el. A Tanács minősített többséggel dönt.
3. A Megállapodás 18. cikkének hatálya alá eső minden egyéb megfelelő intézkedésről a Bizottság határoz, a Tanács által kijelölt tagállami képviselőkől álló különbizottság segítségével.

5. cikk (Forgalmi jogok)

1. A tagállamok előzetesen értesítik a Bizottságot minden olyan határozatról, amelyet a Megállapodás 4. vagy 5. cikke alapján elfogadni szándékoznak.
2. Amennyiben a Bizottság bármikor azt állapítja meg, hogy az elfogadott tagállami döntés vagy a tervezett döntés a Megállapodás 4. vagy 5. cikke alapján összeegyeztethetetlen a Megállapodással, határozatot intéz az adott tagállamhoz, amelyben azt megfelelő intézkedés megtételére hívja fel a Megállapodásnak való megfelelés érdekében. A Bizottság az ilyen határozatáról értesíti a Tanácsot és a többi tagállamot. A tagállamok a Bizottság határozatát a Tanács elé terjeszthetik az értesítés átvételétől számított 10 munkanapon belül. A Tanács a beterjesztéstől számított egy hónapon belül eltérő határozatot hozhat. A Tanács minősített többséggel dönt.

6. cikk (Biztonság)

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot a Megállapodás 7. cikke értelmében kibocsátott vagy kapott bármely megkeresés vagy értesítés esetében.

7. cikk (Védelem)

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot a Megállapodás 8. cikke értelmében kibocsátott vagy kapott bármely megkeresés vagy értesítés esetében.

8. cikk (Állami szubvenciók és támogatás)

1. Amennyiben valamely tagállam úgy véli, hogy az Egyesült Államok területén lévő kormányzati egység mérlegelésének tárgyát képező vagy az általa juttatott szubvenció vagy támogatás a Megállapodás 13. cikke (2) bekezdésében említettek szerint hátrányosan befolyásolja a versenyt, értesítheti erről a Bizottságot, amely felkeresi az ilyen egységet, vagy kérheti a Megállapodás 17. cikke alapján létrehozott Vegyesbizottság összehívását.
2. A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, az Egyesült Államok általi – a Megállapodás 13. cikke (3) bekezdése szerinti – megkeresés esetében.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

javaslat

**A TANÁCS ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMAI KORMÁNYAINAK A TANÁCS
KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KÉPVISELŐI ÁLTAL ELFOGADOTT HATÁROZAT**

**egyrésről az Európai Közösség és tagállamai, és másrésről az Amerikai Egyesült
Államok közötti légiközlekedési megállapodás megkötéséről**

**AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA ÉS A TAGÁLLAMOK KORMÁNYAINAK A TANÁCS
KERETÉBEN ÜLÉSEZŐ KÉPVISELŐI**

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben a 300. cikk (2) bekezdése első albekezdésének első mondatával és a 300. cikk (3) bekezdésének első albekezdésével,

tekintettel az Európai Parlament véleményére¹,

mivel:

- (1) a Bizottság az Európai Közösség és tagállamai nevében tárgyalásokat folytatott az Amerikai Egyesült Államokkal egy, a légi közlekedésről szóló megállapodás (a továbbiakban: a Megállapodás) megkötéséről;
- (2) a Megállapodás aláírására ...-án/én került sor;
- (3) a Megállapodást a Közösségnek és a tagállamoknak jóvá kell hagyniuk;
- (4) az Egyesült Államok hatályos írott joga megköveteli többek között, hogy az amerikai légiközlekedési vállalatként való engedélyezéshez a légiközlekedési vállalat az amerikai állampolgárok „tényleges ellenőrzése” alatt álljon. E követelmény értelmezéséről az USA Közlekedési Minisztériuma általános politikai nyilatkozatot adott ki, amely az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve (Code of Federal Regulations, CFR) 14. címének 399.88. szakaszában (a továbbiakban: CFR 14. cím 399.88. szakasz) található;
- (5) a Megállapodás azon vélelmen alapul, hogy az Egyesült Államok a Közlekedési Minisztérium által a CFR 14. címének 399.88. szakaszában kihirdetett, a törvény által szabályozott „tényleges ellenőrzés” követelményét oly módon alkalmazza, amely lehetővé teszi a tagállamok azon állampolgárai számára, akik az Egyesült Államok valamely légiközlekedési vállalatába fektettek be, hogy e légiközlekedési vállalat kereskedelmi tevékenységre arányos mértékű befolyást gyakoroljanak. Ezért amennyiben az Egyesült Államok légiközlekedési hatóságai vagy bíróságai a CFR 14 címének 399.88. szakaszát nem így módon értelmezik vagy alkalmazzák, illetve

¹ HL C ...

módosítják, törlik, visszavonják, vagy megsemmisítik e rendelkezéseket – és helyébe nem lép a közösségi befektetőket legalább ilyen bánásmódban részesítő egyéb rendelkezés – a Bizottság és a tagállamok felfüggesztik a Megállapodás ideiglenes alkalmazását;

- (6) szükséges a Megállapodás adott esetben történő megszűnéséről való döntésre vonatkozó eljárási szabályokat meghatározni. Megfelelő eljárási szabályokat kell továbbá meghatározni a Közösségnek és a tagállamoknak a Megállapodás 17. cikke szerint létrehozott Vegyesbizottságban, és a Megállapodás 18. cikkében meghatározott választottbíróági eljárásban való részvételére, valamint a Megállapodás biztonságra, védelemre, forgalmi jogokra és kormányzati támogatásokra vonatkozó egyes rendelkezéseinek alkalmazására.

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZTAK:

1. cikk (Jóváhagyás)

1. Az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, és másrészről az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodást a Közösség nevében a Tanács jóváhagyja. A Megállapodás szövegét csatolták e határozathoz.
2. A Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső eljárások lezárását követően mindegyik tagállam eljuttatja a Tanács titkárságára a Megállapodás 25. cikke szerinti diplomáciai értesítést.
3. A Tanács elnöke felhatalmazást kap, hogy kijelölje a Megállapodás 25. cikke szerinti diplomáciai értesítésnek a Közösség és a tagállamok nevében, az Egyesült Államok számára történő eljuttatására jogosult személyt.

2. cikk (Megszűnés)

1. A Megállapodás megszűnéséről és a Megállapodás 22. cikke értelmében az Egyesült Államoknak erről adandó értesítéséről szóló határozatot, valamint az ilyen értesítés visszavonásáról szóló határozatot a Bizottság javaslatára a Tanácsnak kell egyhangúlag elfogadnia a Közösség és a tagállamok nevében.
2. Amennyiben a Tanács a (2) bekezdésben meghatározott eljárással összhangban azt állapítja meg, hogy:
 - a) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést az Egyesült Államok légiközlekedési hatóságai vagy bíróságai oly módon értelmezik vagy alkalmazzák, amely a tagállamok azon állampolgárainak, akik az Egyesült Államok valamely légiközlekedési vállalatába fektettek be, nem teszi lehetővé, hogy az ilyen légiközlekedési vállalat kereskedelmi tevékenységeire arányos mértékű befolyást gyakoroljanak, a védelemmel, a biztonsággal és a tartalék polgári légiflotta kötelezettségvállalásaival kapcsolatos kérdések kivételével. vagy
 - b) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést oly módon módosítják, hogy az kedvezőtlenebb elbánásban

részesítse a tagállamok azon állampolgárait, akik befektettek az Egyesült Államok valamely légitölekedési vállalatába, mint a Szövetségi Törvénykönyv 14. címének 399.88. szakasza; vagy

- c) a CFR 14. címének 399.88. szakaszát vagy az annak helyébe lépő bármely rendelkezést törlik, visszavonják, vagy megsemmisítik, anélkül hogy helyébe olyan rendelkezést léptetnének, amely a tagállamoknak az Egyesült Államok valamely légitölekedési vállalatába befektető állampolgárait legalább olyan kedvező elbánásban részesíti, mint a Szövetségi Törvénykönyv 14. címének 399.88. szakasza,

a Megállapodás 22. cikkében meghatározott értesítést bocsát ki.

3. cikk (Vegyesbizottság)

1. A Megállapodás 17. cikkének megfelelően létrehozott Vegyesbizottságban a Közösséget és a tagállamokat a Bizottság képviseli, amelyet a tagállamok képviselői segítenek.
2. A Vegyesbizottságban a Közösség és tagállamai által képviselt álláspontot, a Megállapodás 17. és 19. cikkének hatálya alá tartozó vagy egyéb olyan kérdésekben, amelyek nem igénylik joghatással bíró határozat elfogadását, a Bizottság határozza meg. Minden egyéb kérdésben a Bizottság javaslatára a Tanács határozza meg minősített többséggel a Közösség és tagállamai által képviselt álláspontot.

4. cikk (Választottbíráskodás)

1. A Megállapodás 18. cikke szerinti választottbírási eljárások során a Közösséget és a tagállamokat a Bizottság képviseli.
2. A Megállapodás 18. cikkének (7) bekezdése szerinti, az előnyök alkalmazását felfüggesztő határozatot a Bizottság javaslatára a Tanács hozza meg. A Tanács minősített többséggel dönt.
3. A Megállapodás 18. cikkének hatálya alá eső minden egyéb megfelelő intézkedésről a Bizottság határoz, a Tanács által kijelölt tagállami képviselőköl álló különbizottság segítségével.

5. cikk (Forgalmi jogok)

1. A tagállamok előzetesen értesítik a Bizottságot minden olyan határozatról, amelyet a Megállapodás 4. vagy 5. cikke alapján elfogadni szándékoznak.
2. Amennyiben a Bizottság bármikor is azt állapítja meg, hogy az elfogadott tagállami döntés vagy a tervezett döntés a Megállapodás 4. vagy 5. cikke alapján összeegyeztethetetlen a Megállapodással, határozatot intéz az adott tagállamhoz, amelyben azt megfelelő intézkedést megtételére hívja fel a Megállapodásnak való megfelelés érdekében. A Bizottság az ilyen határozatáról értesíti a Tanácsot és a többi tagállamot. A tagállamok a Bizottság határozatát a Tanács elé terjeszthetik az

értesítés átvételétől számított 10 munkanapon belül. A Tanács a beterjesztéstől számított egy hónapon belül eltérő határozatot hozhat. A Tanács minősített többséggel dönt.

6. cikk (Biztonság)

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot a Megállapodás 7. cikke értelmében kibocsátott vagy kapott bármely megkeresés vagy értesítés esetében.

7. cikk (Légiközlekedés-védelem)

A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot a Megállapodás 8. cikke értelmében kibocsátott vagy kapott bármely megkeresés vagy értesítés esetében.

8. cikk (Állami szubvenciók és támogatás)

1. Amennyiben valamely tagállam úgy véli, hogy az Egyesült Államok területén lévő kormányzati egység mérlegelésének tárgyát képező vagy az általa juttatott szubvenció vagy támogatás a Megállapodás 13. cikke (2) bekezdésében említettek szerint hátrányosan befolyásolja a versenyt, értesítheti erről a Bizottságot, amely felkeresi az ilyen egységet, vagy kérheti a Megállapodás 17. cikke alapján létrehozott Vegyesbizottság összehívását.
2. A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, az Egyesült Államok általi – a Megállapodás 13. cikke (3) bekezdése szerinti – megkeresés esetében.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

MELLÉKLET

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK (a továbbiakban: az Egyesült Államok)
egyrésről; valamint

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A BELGA KIRÁLYSÁG,

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,

A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

AZ PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

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 másrésről;

azzal az óhajjal, hogy előmozdítsák egy, a légitársasági vállalatok közötti piaci versenyen, valamint minimális kormányzati beavatkozáson és szabályozáson alapuló nemzetközi légitársasági rendszer létrehozását,

azzal az óhajjal, hogy megkönnyítsék a nemzetközi légitársasági lehetőségek fejlődését a légitársasági hálózatok fejlesztése révén is annak érdekében, hogy eleget tegyenek az utasok és a fuvaroztatók megfelelő légitársasági szolgáltatások iránti igényeinek,

azzal az óhajjal, hogy lehetővé tegyék a légitársasági vállalatok számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújtsanak az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak,

azzal az óhajjal, hogy a légitársasági ipar minden ágazata – a légitársasági vállalatok dolgozóit is beleértve – részesüljön a liberalizált megállapodás előnyeiből,

azzal az óhajjal, hogy biztosítsák a nemzetközi légi közlekedésben a biztonság és a védelem legmagasabb fokát, és kifejezésre juttassák a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légi közlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát aláásó olyan cselekedetek, illetve azokkal való fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, melyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak,

tudomásul véve a Chicagóban, 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményben foglaltakat,

felismerve, hogy az állami támogatások hátrányosan befolyásolhatják a légitársasági vállalatok közötti versenyt, és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit,

megerősítve a környezetvédelem jelentőségét a nemzetközi légitársasági politika fejlesztése és alkalmazása során,

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

azzal a szándékkal, hogy a meglévő megállapodások keretét figyelembe véve megnyissák a piacokhoz való hozzáférést, és hogy a fogyasztók, a légitársasági vállalatok, a munkaerő és a közösségek az Atlanti-óceán mindkét oldalán a legnagyobb előnyöket élvezzék,

azzal a szándékkal, hogy általános jelentőségű precedenst alkossanak ezen alapvető gazdasági ágazat liberalizációja előnyeinek fokozása érdekében,

a következőkben állapodtak meg:

1. cikk

Fogalommeghatározások

Ellenkező rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „Megállapodás” a jelen megállapodás, függelékei és azok bármely módosításai;
2. „Légifuvarozás” a légi járműveknek utasok, poggyász, áru és posta külön-külön vagy együttes, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása;
3. „Egyezmény” a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény, és beleértve:
 - a) a Megállapodás a 94. cikkének a) pontja értelmében hatályos valamennyi módosítást, amelyet az Egyesült Államok és a tagállam vagy tagállamok is ratifikáltak, az adott kérdéstől függően; és
 - b) a Megállapodás 90. cikkének értelmében elfogadott valamennyi ehhez kapcsolódó függelék vagy módosítást, amennyiben ez a függelék vagy módosítás bármely adott időpontban az Egyesült Államok és a tagállam vagy tagállamok vonatkozásában is hatályba lépett, az adott kérdéstől függően;
4. „Teljes költség” a szolgáltatás nyújtása költségének és az adminisztratív általános költségért felszámított ésszerű díjnak az összege;
5. „Nemzetközi légifuvarozás” az egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légifuvarozás;
6. „Fél” vagy az Egyesült Államok, vagy az Európai Közösség és tagállamai;
7. „Ár” az utasok, poggyászaik és/vagy áru (posta kivételével) légifuvarozásban – beleértve adott esetben a nemzetközi légifuvarozással kapcsolatos felszíni közlekedést – történő szállításáért a légitölekedési vállalatok – beleértve ügynökeiket – által felszámított díjak, illetékek vagy árak, és az ilyen díjak, illetékek vagy árak alkalmazása feltételeinek meghatározása;
8. „Nem-kereskedelmi célú leszállás” az olyan leszállás, amelynek célja nem az utasok, a poggyász, az áru és/vagy a posta légifuvarozásba történő felvétele vagy kirakása;
9. „Terület” az Amerikai Egyesült Államok vonatkozásában a szuverenitása vagy joghatósága alá tartozó – a kontinensen és a szigeteken fekvő – földterületek, belvizek és parti tenger, valamint az Európai Közösség és tagállamai vonatkozásában, az Európai Közösséget létrehozó szerződés hatálya alatt álló és az ebben a Szerződésben vagy bármely jogutód okmányban meghatározott feltételeik szerint – a kontinensen és a szigeteken fekvő – földterületek, belvizek és parti tenger; E Megállapodás Gibraltár repülőtérére történő alkalmazását a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság által a repülőtér helyeül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontok sérelme nélkül kell alkalmazni; e Megállapodás Gibraltár repülőtérére történő alkalmazását a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság külügyminiszterei által Londonban, 1987.

december 2-án kiadott együttes nyilatkozatban szereplő megállapodás alkalmazásáig fel kell függeszteni; valamint

10. „Használati díj” a repülőtér, a repülőtéri környezet, a légiforgalmi, illetve repülésvédelmi berendezések vagy szolgáltatások – a kapcsolódó szolgáltatásokat és berendezéseket is beleértve – nyújtásáért a légiközlekedési vállalatoknak felszámított díj.

2. cikk

Igazságos és egyenlő lehetőség

Mindegyik Fél igazságos és egyenlő lehetőségeket biztosít mindkét Fél légiközlekedési vállalatának ahhoz, hogy az Egyezmény hatálya alá tartozó nemzetközi légifuvarozásban versenyezzenek.

3. cikk

Forgalmi jogok nyújtása

1. Mindegyik Fél megadja a másik Félnek az alábbi jogokat a másik Fél légiközlekedési vállalatai által végzett nemzetközi légifuvarozáshoz:
 - a) területének leszállás nélküli átrepülési joga;
 - b) területén nem-kereskedelmi célú leszállások joga;
 - c) nemzetközi légifuvarozás végzése az alábbi útvonalak pontjai között:
 - i. az Egyesült Államok légiközlekedési vállalatai esetében (a továbbiakban: USA légiközlekedési vállalatok) az Egyesült Államok előtti pontoktól az Egyesült Államokon keresztül, és a közbenső pontoktól bármely tagállam vagy tagállamokban lévő és azon túli pontba vagy pontokba; és a kizárólag áru fuvarozási szolgáltatás esetében bármely tagállam és bármely pont vagy pontok között (bármely egyéb tagállamot is beleértve);
 - ii. az Európai Közösség és tagállamai légiközlekedési vállalatai (a továbbiakban: közösségi légiközlekedési vállalatok) esetében a tagállamok előtti pontoktól a tagállamokon keresztül, és a közbenső pontoktól bármely, az Egyesült Államokban lévő és azon túli pontba vagy pontokba; és a kizárólag áru fuvarozási szolgáltatás esetében az Egyesült Államok és bármely pont vagy pontok között; valamint
 - d) az Egyezményben egyébként meghatározott jogok.
2. Mindegyik légiközlekedési vállalat bármelyik, illetve valamennyi járatán kívánsága szerint:
 - a) egyik vagy mindkét irányban légi járatokat üzemeltethet;

- b) különböző járatszámokat kombinálhat a légi jármű ugyanazon üzemeltetése során;
- c) kiszolgálhat előtti, közbenső és 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 anélkül kiszolgálhatja a területén lévő pontokon túli bármely pontokat, és az ilyen szolgáltatásokat a nagyközönségnek, közbenső szolgáltatásként kínálhatja és reklámozhatja;
- g) megszakíthatja útját („stopover”-t hajthat végre) bármely Fél területén lévő vagy azon kívüli bármely pontokon;
- h) a másik Fél területén keresztül tranzitszállítást hajthat végre; valamint
- i) kombinálhatja a forgalmat ugyanazon a légi járművön, a forgalom eredetére tekintet nélkül;

irány-, illetve földrajzi korlátozás nélkül és az egyébként e Megállapodás által engedélyezett légifuvarozásra vonatkozó jogok elvesztése nélkül.

3. E cikk (1) bekezdésének rendelkezéseit arra a követelményre figyelemmel kell alkalmazni, hogy a fuvarozás – a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás kivételével – olyan szolgáltatás részét képezi, amely az USA légiközlekedési vállalatai esetében az Amerikai Egyesült Államokat, illetve a közösségi légiközlekedési vállalatok esetében egy tagállamot szolgál.
4. Mindegyik Fél lehetővé teszi minden egyes légiközlekedési vállalat számára, hogy az általa kínált nemzetközi légifuvarozásban a járatsűrűséget és a kapacitást a piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Összhangban e joggal, egyik Fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légi járatok sűrűségét vagy gyakoriságát, vagy a másik Fél légiközlekedési vállalatainak üzemeltetésében lévő légi járművek típusát vagy típusait, és nem írhatja elő a másik Fél légiközlekedési vállalatai számára, hogy azok a menetrendet, a charterrepülések programját vagy az üzemeltetési tervet benyújtsák, kivéve ha ez vám, műszaki, üzemeltetési vagy környezetvédelmi (a 14. cikkel összhangban) okokból szükséges, az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján.
5. Nemzetközi légifuvarozása során minden légiközlekedési vállalat bármely ponton korlátozás nélkül megváltoztathatja az üzemeltetett légi járművek típusát vagy számát; feltéve hogy a fuvarozás – a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás kivételével – olyan szolgáltatás részét képezi, amely az USA légiközlekedési vállalatai esetében az Amerikai Egyesült Államokat szolgálja, illetve a közösségi légiközlekedési vállalatok esetében egy tagállamot.
6. Az Egyezmény egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha:

- a) jogot adna az USA légitársasági vállalatok számára – bármely tagállam területén – az adott tagállam területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és posta ellentételezés melletti fedélzetre való felvitelére;
- b) jogot adna a közösségi légitársasági vállalatok számára – az Egyesült Államok területén – az Egyesült Államok területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és posta ellentételezés melletti fedélzetre való felvitelére.

4. cikk

Engedélyezés

Az egyik Fél légitársasági vállalata által az előírt formában és módon benyújtott üzemeltetési és műszaki engedélyekre irányuló kérelmek kézhezvételekor a másik Fél a megfelelő meghatalmazásokat és engedélyeket minimális eljárási haladékkal adja ki, feltéve hogy:

- a) az USA légitársasági vállalatok esetében a légitársasági vállalat tulajdonának tekintélyes része és tényleges ellenőrzése nem az Egyesült Államok, az USA állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van;
- b) a közösségi légitársasági vállalatok esetében a légitársasági vállalat tulajdonának tekintélyes része és tényleges ellenőrzése a tagállam vagy tagállamok, a tagállam vagy tagállamok állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van;
- c) a légitársasági vállalat képes eleget tenni mindazon feltételeknek, amelyeket a kérvényt vagy kérvényeket elbíráló Fél a nemzetközi légitranszport bonyolításával kapcsolatban szokásosan alkalmaz a törvényekben és rendelkezésekben leírtak alapján; valamint
- d) a 7. cikkben (Biztonság) és a 8. cikkben (Légitársaság-védelem) foglalt rendelkezések betartják és alkalmazzák.

5. cikk

Az engedélyek visszavonása

1. Mindegyik Fél jogosult a másik Fél légitársasági vállalata üzemeltetési, illetve műszaki engedélyeinek visszavonására, felfüggesztésére vagy korlátozására, illetve üzemelésének egyéb módon történő felfüggesztésére vagy korlátozására, amennyiben:
 - a) az USA légitársasági vállalatok esetében a légitársasági vállalat tulajdonának tekintélyes része és tényleges ellenőrzése nem az Egyesült Államok, az USA állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van;
 - b) a közösségi légitársasági vállalatok esetében a légitársasági vállalat tulajdonának tekintélyes része és tényleges ellenőrzése nem a tagállam vagy

tagállamok, a tagállam vagy tagállamok állampolgárai vagy mindkettőnek a kezében van; vagy

- c) a légiközlekedési vállalat nem tett eleget az e Megállapodás 6. cikkében (Jogsabályok alkalmazása) említett törvényeknek és rendelkezéseknek.
2. Amennyiben nem szükséges e cikk 1. pontja c) alpontjának való további meg nem felelés megakadályozása céljából azonnali intézkedést tenni, a cikkben meghatározott jogok csak a másik Féllel történt egyeztetés után gyakorolhatók..
3. Ez a cikk nem korlátozza egyik Fél jogait sem, hogy a 7. cikkben (Biztonság) és a 8. cikkben (Légiközlekedés-védelem) foglalt rendelkezésekkel összhangban a másik Fél légiközlekedési vállalata vagy vállalatai üzemeltetési engedélyét vagy műszaki engedélyeit visszatartsa, visszavonja, korlátozza, illetve feltételekhez kösse.

6. cikk

Jogsabályok alkalmazása

1. Az egyik Félnek azon törvényeit és rendelkezéseit, amelyek a nemzetközi légifuvarozásban üzemeltetett légi járműnek a területére történő belépését, valamint távozását, vagy az ilyen légi jármű üzemeltetését és repülését szabályozzák, alkalmazni kell a másik Fél légiközlekedési vállalata által üzemeltetett légi járműre – amikor e Fél területén tartózkodik –, és az ilyen légi járműnek az első Fél területére történő belépéskor, távozáskor, illetve a területén való tartózkodáskor be kell tartania.
2. Az egyik Félnek a területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, illetve távozáskor a légi jármű fedélzetén lévő utasok, személyzet, illetve áru belépésével, valamint távozásával kapcsolatos, az adott területen hatályos törvényeket és rendelkezéseket (beleértve a belépésre, engedélyezésre, bevándorlásra, útlevelekre, vámvizsgálatra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve posta esetében a postai rendelkezéseket) a másik Fél légiközlekedési vállalatai utasainak, személyzetének és áruinak, illetve ezek nevében be kell tartani.

7. cikk

Biztonság

1. A Felek illetékes hatóságai a jelen Megállapodásban biztosított légifuvarozás üzemeltetése szempontjából érvényesnek ismerik el a másik Fél által kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat vagy szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve hogy az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább azonosak az Egyezmény értelmében megállapítható minimális előírásokkal. Mindazonáltal az illetékes hatóságok visszautasíthatják az ilyen egyéb hatóságok által a saját állampolgáraik számára a területük feletti átrepülés céljából kiállított vagy érvényesített szakszolgálati engedélyek és jogosítványok érvényesnek való elfogadását.

2. A Fél illetékes hatóságai konzultációkat kérhetnek az egyéb illetékes hatóságoktól az ezen hatóságok által felügyelt légiközlekedési berendezések, személyzet, légi járművek és az ezen hatóságok által felügyelt légiközlekedési vállalatok üzemeltetésének biztonsági előírásai megtartása tárgyában. E konzultációkat – eltérő megállapodás hiányában – a kérelem benyújtásától számított 45 napon belül kell megtartani. Amennyiben az ilyen konzultációkat követően a kérelmező illetékes hatóságok megállapítják, hogy az adott hatóságok az említett területeken ténylegesen nem tartják meg és nem alkalmazzák azokat a biztonsági előírásokat és követelményeket, melyek az Egyezmény alapján megállapított minimális előírásokkal legalább azonosak, a kérelmező illetékes hatóságok értesítik az adott hatóságokat ezekről a tényekről és az ahhoz szükséges intézkedésekről, hogy azok a minimális előírásoknak megfeleljenek, valamint a kérelmező illetékes hatóságok megteszik a megfelelő korrekciós intézkedést. A kérelmező illetékes hatóságok fenntartják maguknak a jogot az olyan légiközlekedési vállalat vagy vállalatok üzemeltetési, illetve műszaki engedélyeinek visszatartására, visszavonására vagy korlátozására, amelyek ellenőrzési felügyeletét az adott hatóságok gyakorolják, amennyiben az adott hatóságok ésszerű időn belül nem teszik meg ezeket a megfelelő korrekciós intézkedéseket, valamint fenntartják maguknak a jogot az ilyen légiközlekedési vállalat vagy vállalatok esetében az azonnali intézkedésre, ha a fent említett előírások és követelmények betartására és alkalmazására vonatkozó kötelezettség további – a repülésbiztonság ellen irányuló azonnali fenyegetést eredményező – megsértésének megakadályozása érdekében szükséges.
3. Az e cikk értelmében tett kérelmeket és bejelentéseket egyidejűleg az Európai Bizottsághoz is el kell juttatni.
4. Az Egyezmény egyetlen rendelkezése sem akadályozza a Felek illetékes hatóságait abban, hogy eszmecserét folytatassanak a biztonságról, beleértve a biztonsági előírások és követelmények rendszeres alkalmazására vagy az időszakosan felmerülő vészhelyzetekre vonatkozó vitákat is.

8. cikk

Légiközlekedés-védelem

1. A Felek a nemzetközi jogból eredő jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes beavatkozási cselekményektől való megvédésére irányuló kölcsönös kötelezettségük ezen Egyezmény szerves részét képezi. A Felek – a nemzetközi jog által biztosított jogaik és kötelezettségeik általános érvényének korlátozása nélkül – különösen az alábbi egyezményekkel járnak el összhangban: a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezmény, kelt Tokióban, 1963. szeptember 14-én, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítése leküzdéséről szóló egyezmény, kelt Hágában, 1970. december 16-án, a polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló egyezmény, kelt Montreálban, 1971. szeptember 23-án, valamint a polgári légi közlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló jegyzőkönyv, kelt Montreálban, 1988. február 24-én.

2. A Felek felkérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi közlekedés biztonsága ellen irányuló fenyegetés leküzdésében, beleértve a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekményeket, és más, az ilyen légi járműnek, utasainak és személyzetének, a repülőtereknek és a léginavigációs berendezéseknek a biztonsága elleni jogellenes cselekményeket.
3. A Felek az egymással fenntartott kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény Függelékéiként meghatározott, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel és javasolt gyakorlattal összhangban cselekednek; valamint megkívánják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemeltetői; azok az üzemeltetők, akiknek fő telephelye vagy állandó lakhelye a területükön van; valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen repülésvédelmi előírásoknak megfelelően járjanak el.
4. Mindegyik Fél hatékony intézkedések megtételét biztosítja saját területén, a légi jármű védelme és az utasok, a személyzet és azok poggyásza, valamint csomag-, teheráru- és légijármű-készleteinek a beszállás, illetve a berakodás előtti és közben történő átvizsgálása érdekében; és hogy ezek az intézkedések igazodnak a polgári légi közlekedés védelme ellen irányuló megnövekedett fenyegetéshez. A Felek egyetértenek abban, hogy a másik Fél által megkövetelt, a területéről történő felszállásra és ezen másik Fél területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat megtartják. A Felek kölcsönös jóindulattal bírálják el a másik Félnek az egyes konkrét veszélyekkel szembeni különleges biztonsági intézkedések megtételére irányuló kéréseit.
5. Figyelembe véve és kölcsönösen tiszteletben tartva egymás szuverenitását, a területére történő belépésre vonatkozóan bármely Fél biztonsági előírásokat fogadhat el. Amennyiben lehetséges, a Fél figyelembe veszi a másik Fél által már alkalmazott biztonsági előírásokat, valamint a másik Fél által felkínált bármely véleményt. Mindegyik Fél elismeri azonban, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza bármely Fél azon jogát, hogy elutasítsa a biztonságára fenyegetést jelentő járat vagy járatok területére való belépését.
6. Bármely Fél szükséghelyzeti intézkedéseket tehet – a módosításokat is beleértve – a biztonsággal szembeni különleges fenyegetés esetén. Ezen intézkedéseket azonnal be kell jelenteni a másik Fél illetékes hatóságainak.
7. A Felek a légi közlekedés védelmének és a szabályozás sokszínűsége csökkentésének előmozdítása egyik eszközeként kiemelik az összeegyeztethető gyakorlatok és előírások felé haladás jelentőségét. E célból a Felek teljes mértékben kihasználják és továbbfejlesztik a hatályos és a javasolt biztonsági előírásokra vonatkozó eszmecserék meglévő fórumait. A Felek remélik, hogy az eszmecserék többek között a másik Fél által javasolt vagy mérlegelt új biztonsági előírásokra, beleértve a biztonsági előírásoknak a körülmények változása miatti felülvizsgálatát; a másik Fél által támasztott biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében; az egyik Fél által javasolt intézkedésekre; a légi közlekedés védelmére vonatkozó intézkedésekre tekintettel az előírások eredményesebb kiigazításának lehetőségeire; valamint az egyik Fél követelményeinek a másik Fél jogi kötelezettségeivel való összhangjára vonatkoznak. Ezen eszmecserék célja, hogy elősegítsék az új biztonsági kezdeményezések és követelmények mielőbbi bejelentését és előzetes vitáját.

8. A közlekedés biztonságának védelme érdekében tett azonnali intézkedések szükségességének sérülme nélkül a Felek megerősítik, hogy a biztonsági intézkedések mérlegelésekor a Fél értékeli a nemzetközi légi közlekedésre gyakorolt lehetséges mellékhatásokat, és – jogi kényszer hiányában – e tényezőket figyelembe veszi a biztonsági kérdésekre vonatkozó szükséges és megfelelő intézkedések meghatározásakor.
9. A légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye fennállása esetén, vagy más, az utasok, a személyzet, a légi járművek, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az effajta cselekmény vagy veszély gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges megfelelő intézkedések megtétele révén.
10. Amennyiben az egyik Fél azon vélekedése, hogy a másik Fél nem e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, megalapozottnak bizonyul, az illetékes hatóságai azonnali konzultációkat kérhetnek a másik Fél illetékes hatóságaitól. Amennyiben a kérelemtől számított 15 napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapot szolgáltat a Fél légiközlekedési vállalata vagy vállalatai üzemeltetési engedélye és műszaki engedélyei visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez kötésére. Szükséghelyzetben a Fél a 15 nap letelte előtt is tehet átmeneti intézkedéseket.
11. Eltekintve a repülőtérről az e cikk (3) bekezdésében említett légiközlekedés-védelmi előírásokkal és gyakorlatokkal való összhangja meghatározására irányuló értékeléseitől, az egyik Fél a másik Fél együttműködését kérheti annak megállapításához, hogy a másik Fél különleges biztonsági intézkedései a kérelmező Fél követelményeinek eleget tesznek. A Felek illetékes hatóságai előzetesen koordinálják az értékelendő repülőtereket, valamint az értékelés időpontjait, és megállapítják az értékelések eredményeinek elemzésére vonatkozó eljárást. Az értékelések eredményeit figyelembe véve, a kérelmező Fél dönthet akképpen, hogy egy azonos szabvány biztonsági előírásait alkalmazza a másik Fél területén annak érdekében, hogy az utasszállítás, a poggyász- és/vagy az áru fuvarozás a kérelmező Fél területén történő újabb átvizsgálás alól mentesüljön. E döntést közölni kell a másik Féllel.

9. cikk

Kereskedelmi lehetőségek

1. A Felek légiközlekedési vállalatai képviselőket hozhat létre a másik Fél területén a légi közlekedés hirdetése és értékesítése, valamint a kapcsolódó tevékenységek céljából.
2. A Felek légiközlekedési vállalatai – a másik Félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban – bevihetik a másik Fél területére és ott alkalmazásban tarthatják a légifuvarozás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakmai személyzetet.

3. a) Az alább található b) albekezdés sérelme nélkül mindegyik légitársasági vállalatnak joga van a másik Fél területén való földi kiszolgálással kapcsolatban:
- i. saját földi kiszolgálását („önkiszolgálás”) ellátni vagy kívánságára;
 - ii. választani a teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló vállalatok közül, ahol a Felek törvényei és rendelkezései értelmében megengedett számukra a piacra jutás, és ahol ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.
- b) Az i. és ii. pontban, valamint a fenti a) albekezdésben foglalt jogok csak a repülőtér biztonságos üzemeltetése fenntartásának követelményével összefüggő rendelkezésre álló térből és kapacitásból fakadó különleges korlátoknak vethetők alá. Amennyiben az effajta megfontolások kizárják az önkiszolgálást, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn valódi verseny, minden ilyen szolgáltatásnak egyenlően és megfelelően hozzáférhetőnek kell lennie valamennyi légitársasági vállalat számára; az ilyen szolgáltatások díjai nem haladják meg az összköltségüket, beleértve az eszközérték-csökkenés utáni ésszerű megtérülést.
4. Mindegyik Fél bármely légitársasági vállalata a másik Fél területén értékesítheti légitársasági szolgáltatásait közvetlenül és/vagy a légitársasági vállalat belátása szerint az ügynökei vagy a légitársasági vállalat által felhatalmazott egyéb közvetítőn keresztül. Mindegyik légitársasági vállalat jogosult ilyen légitársasági szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen légitársasági szolgáltatást megvásárolni a terület valutájában vagy szabadon átváltható valutákban.
5. Mindegyik kijelölt légitársasági vállalat igénye szerint átválthatja és a másik Fél területéről hazautalhatja a helyben kiadott összegeken felüli helyi bevételeket, kivéve ha ez nem egyeztethető össze a választása szerinti ország vagy országok általános érvényű törvényeivel és rendelkezéseivel. Az átváltást és hazautalást azonnal, korlátozás és illetékkivetés nélkül engedélyezni kell a folyó bankműveletekre és átutalásra, a légifuvarozó utalásra vonatkozó alapkérelmének időpontjában alkalmazandó árfolyamon.
6. Mindegyik Fél légitársasági vállalata a másik Fél területén helyi valutában fizethet a helyi kiadásokért, beleértve az üzemanyag-vásárlást. Mindegyik Fél légitársasági vállalata a másik Fél területén mérlegelése szerint a helyi valutaátváltási szabályozás szerint szabadon átváltható valutában fizetheti ki az ilyen kiadásokat.
7. A Megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtásánál vagy biztosításánál a Fél bármely légitársasági vállalata együttműködési kereskedelmi megállapodásokat köthet, például helybérleti (blocked space) vagy közös járatszámú (code share) üzemeltetési együttműködésre:
- a) a Felek bármely légitársasági vállalatával vagy vállalataival;
 - b) harmadik ország bármely légitársasági vállalatával vagy vállalataival; valamint

c) bármely ország felszíni (szárazföldi vagy vízi) közlekedési szolgáltatójával;

feltéve, hogy i. az ilyen megállapodás minden résztvevője a megfelelő engedély birtokában van; és ii. a megállapodások eleget tesznek mindazon feltételeknek, amelyeket Felek a nemzetközi légifuvarozás üzemeltetésével és nyújtásával kapcsolatban szokásosan alkalmaznak a törvényekben és rendelkezésekben leírtak alapján.

8. A Felek légiközlekedési vállalatai megállapodást köthetnek a légi jármű személyzettel való ellátása érdekében a nemzetközi légifuvarozásban:

a) a Felek bármely légiközlekedési vállalatával vagy vállalataival; valamint

b) harmadik ország bármely légiközlekedési vállalatával vagy vállalataival;

feltéve, hogy az ilyen megállapodás minden résztvevője a megfelelő engedély birtokában van, és eleget tesz a feltételeknek, amelyeket a Felek az ilyen megállapodással kapcsolatban szokásosan alkalmaznak a törvényekben és rendelkezésekben leírtak alapján. Egyik Fél sem követelheti a légi járművet szolgáltató másik Fél légiközlekedési vállalatától, hogy azon útvonalak e Megállapodás szerinti forgalmi jogainak birtokában legyen, amelyen a légi járművet üzemeltetni fogják.

9. E Megállapodás bármely más rendelkezése ellenére a Felek légiközlekedési vállalatai és közvetett áru fuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül alkalmazhatnak a nemzetközi légifuvarozáshoz kapcsolódó bármilyen felszíni áru fuvarozást, a Felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve valamennyi vámkedvezményes repülőtérre és repülőtérrel való szállítást és beleértve adott esetben a hatályos törvények és rendelkezések alapján történő vámszabad raktárban lévő áru fuvarozását. Az ilyen áru, függetlenül attól, hogy felszínen vagy légi úton mozgatják, a repülőtéri vámeljárási és -kedvezmény hatálya alá tartozik. A légiközlekedési vállalatok belátásuk szerint maguk biztosíthatják felszíni közlekedésüket, vagy egyéb felszíni fuvarozót – beleértve az egyéb légiközlekedési vállalatok által üzemeltetett felszíni fuvarozást és a közvetett légi áru fuvarozó szolgáltatókat – bízhatnak meg. Az ilyen kombinált áru fuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvaroztatás tényeit illetően.

10. cikk

Vámok és illetékek

1. Az egyik Fél területére történő megérkezéskor a másik Fél légiközlekedési vállalatai által a nemzetközi légifuvarozásban üzemeltetett légi járművek, szokásos felszereléseik, földi berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket), a légi járművek készletei (beleértve, de nem korlátozva csak az ilyen cikkek az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségekben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszereket, italokat és égetett szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket), valamint más, kizárólag a nemzetközi légifuvarozásban részt vevő légi jármű

üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy ekkor használt cikkek viszonyosság alapján mentesek a) az Európai Közösségek nemzeti hatóságai által kivetett.

2. Viszonyosság alapján mentesek továbbá az e cikk (1) bekezdésében említett adók, járulékok, vámok, díjak és illetékek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló illetékek kivételével:

a) az ésszerű határokon belül az egyik Fél területére bevitt vagy ott beszerzett légijármű-készletek, amelyeket a másik Fél nemzetközi légifuvarozásban részt vevő légiközlekedési vállalatának a területről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, amikor e készleteket annak a Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;

b) az egyik Fél területére a másik Félnek a nemzetközi légifuvarozásban üzemeltetett légi jármű műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezéseik, és pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket);

c) az üzem- és kenőanyagok, valamint a műszaki fogyóeszközök, amelyeket az egyik Fél területére bevitték vagy ott beszerettek a másik Fél nemzetközi légifuvarozásban részt vevő egyik légiközlekedési vállalatának a légi járművén történő felhasználás céljából, még akkor is, amikor ezeket az ellátmányokat annak a Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték; valamint

d) a Felek vámjogszabályai értelmében, az egyik Fél területére bevitt vagy ott beszerzett nyomtatott anyag, amelyeket a másik Fél nemzetközi légifuvarozásban részt vevő légiközlekedési vállalatának a területről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, amikor e készleteket annak a Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték.

3. Kérelmezhető az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett berendezéseknek és készleteknek a megfelelő hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá helyezése.
4. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik Fél légiközlekedési vállalatai az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott tételeknek a másik Fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére egy olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amely hasonlóképpen élvezzi a másik Fél által biztosított effajta mentességeket.
5. A Megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozhatja meg a Feleket abban, hogy adókat, járulékokat, vámokat, díjakat vagy illetékeket vessenek ki a fedélzeten az utasoknak értékesített, nem fogyasztásra szánt árukra, a területén belüli beszállásra és kiszállásra engedélyezett két pont között üzemeltetett légi járat működtetésének egy szakasza során.
6. Abban az esetben, ha kettő vagy több tagállam a 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi rendelet 14. cikkének b) pontjában említett mentességről való lemondást

kívánja alkalmazni az USA légiközlekedési vállalatainak légi járműje ellátására szánt üzemanyagra az ilyen tagállam területén az ilyen tagállamok közötti légi járatok esetében, a Vegyesbizottság a 17. cikk (4) bekezdésének e) pontjával összhangban megvizsgálja a kérdést.

7. A Fél kérheti a másik Félnek a légiközlekedési vállalata vagy vállalatai nevében történő együttműködését, a tartományi vagy helyi kormányzatok vagy hatóságok által e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott árukra kiszabott adók, vámok, díjak és illetékek alóli, valamint az üzemanyag-forgalmi adó alóli mentesség biztosításával, az e cikkben meghatározott feltételek szerint, a díjak olyan mértékéig, amelyek a nyújtott szolgáltatás költségeihez igazodnak. Ilyen kérelem esetében a másik Fél a vonatkozó kormányzati egység vagy hatóság tudomására hozza a kérelmező Fél szempontjait, és ösztönzi ezen szempontok megfelelő figyelembevételét.

11. cikk

Használati díjak

1. A Felek díjszabást meghatározó illetékes hatóságai vagy testületei által a másik Fél légiközlekedési vállalatai számára kiszabható használati díjak tisztességesek, ésszerűek, a jogtalan hátrányos megkülönböztetéstől mentesek, és a felhasználók csoportjai között méltányosan megosztottak.. A másik Fél légiközlekedési vállalatára kiszabott valamennyi ilyen használati díjat minden esetben legalább a bármely más légiközlekedési vállalat számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételek alapján kell kiszabni.
2. A másik Fél légiközlekedési vállalataira kiszabott használati díjak tükrözhetik – de nem haladhatják meg – a díjszabást meghatározó illetékes hatóságok vagy testületek számára a repülőtérén vagy a repülőtérrendszeren belül található megfelelő repülőtér, a repülőtéri környezet, a léginavigáció és a repülésbiztonsági berendezések és szolgáltatások nyújtásának teljes költségét. Az ilyen díjak tartalmazhatják az eszközérték-csökkenés utáni ésszerű megtérülést. A díjazás alá tartozó berendezések használata és szolgáltatások nyújtása hatékony és gazdaságos.
3. Mindegyik Fél ösztönzi a területén a díjszabást meghatározó illetékes hatóságok vagy testületek és a szolgáltatásokat és a berendezéseket használó légiközlekedési vállalatok közötti konzultációt, valamint ösztönzi a díjszabást meghatározó illetékes hatóságok vagy testületek és a légiközlekedési vállalatok erre irányuló információcseréjét, amely szükséges lehet a díjak ésszerűségének megfelelő felülvizsgálatához, e cikk (1) és (2) bekezdésének elveivel összhangban. Mindegyik Fél ösztönzi a díjszabást meghatározó illetékes hatóságokat arra, hogy a használókat a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében ésszerű időn belül értesítsék annak érdekében, hogy ismertethessék álláspontjaikat a módosítások végrehajtása előtt.
4. A 18. cikk szerinti vitarendezési eljárás során a Fél megszegi e cikk rendelkezéseit, amennyiben a) elmulasztja a másik Fél által kifogásolt díjazás vagy a gyakorlat ésszerű határidőn belüli felülvizsgálatát; vagy b) az ilyen felülvizsgálatot követően elmulasztja valamennyi, a hatalmánál fogva indokolt intézkedés megtételét annak

érdekében, hogy az e cikkkel össze nem egyeztethető valamennyi díjat és gyakorlatot kiigazítsa.

12. cikk

Viteldíjak megállapítása

1. Az e Megállapodás értelmében nyújtott légifuvarozási szolgáltatások viteldíjai szabadon kerülnek megállapításra, és nem képezhetik jóváhagyás tárgyát, illetve nem kérhető azok benyújtása.
2. Az (1) bekezdés ellenére:
 - a) Az USA légiközlekedési vállalata által, egy tagállam egy pontja és egy másik tagállam egy pontja közötti nemzetközi légifuvarozásra kiszabni javasolt vagy kiszabott ár bevezetése vagy fenntartása összhangban van az 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet 1. cikkének (3) bekezdésével vagy a helyébe lépett nem szigorúbb rendelettel.
 - b) E bekezdés értelmében a Felek légiközlekedési vállalatai 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.

13. cikk

Állami szubvenciók és támogatás

1. A Felek elismerik, hogy az állami szubvenciók és támogatás hátrányosan befolyásolhatják a légiközlekedési vállalatok igazságos és egyenlő lehetőségeit arra, hogy az Egyezmény hatálya alá tartozó nemzetközi légifuvarozásban versenyezzenek.
2. Amennyiben valamelyik Fél úgy véli, hogy a másik Fél által mérlegelés tárgyát képező vagy általa a légitársaságainak juttatott állami szubvenciók és támogatás hátrányosan befolyásolná vagy befolyásolja a légiközlekedési vállalatai igazságos és egyenlő versenylehetőségeit, észrevételeit közölheti a Féllel. Kérelmezheti továbbá a Vegyesbizottság 17. cikk szerinti összehívását a kérdés megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.
3. Mindegyik Fél felveheti a kapcsolatot a másik Fél területén lévő illetékes kormányzati egységekkel, az állami tartományi és helyi szintű egységeket is beleértve, ha úgy véli, hogy az ilyen egységek mérlegelésének tárgyát képező vagy általuk juttatott szubvenciók vagy támogatás a (2) bekezdésben említettek szerint hátrányosan befolyásolja a versenyt. Amennyiben valamelyik Fél ilyen közvetlen kapcsolatot kíván kialakítani, erről – diplomáciai úton – azonnal értesíti a másik Felet. Kérheti a Vegyesbizottság összehívását is.

4. Az e cikk hatálya alá tartoznak például: a bármely kormányzati egység által juttatott tőkeinjekciók, kereszttámogatások, segélyek, biztosítékok, tulajdonjog, könnyítések vagy adómentesség.

14. cikk

Környezetvédelem

1. A Felek megerősítik a környezetvédelem jelentőségét a nemzetközi légiközlekedési politika fejlesztése és alkalmazása során. A Felek elismerik, hogy a környezetvédelmi intézkedések költségeit és hasznait körültekintően kell mérlegelni légiközlekedési politika fejlesztése során.
2. A javasolt környezetvédelmi intézkedések mérlegelése során a Felek figyelembe veszik az e Megállapodásban meghatározott jogok gyakorlására való lehetséges kedvezőtlen hatásokat, és amennyiben ilyen intézkedéseket fogadnak el, megfelelő lépéseket tesznek az ilyen kedvezőtlen hatás 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 az e Megállapodás 2. cikkével és 3. cikkének (4) bekezdésével összhangban alkalmazzák az e Megállapodás hatálya alá tartozó légi szolgáltatásokat befolyásoló bármely környezetvédelmi intézkedést.
4. Ha az egyik Fél úgy véli, hogy valamely, a légi közlekedésben való környezetvédelmet érintő ügy az e Megállapodás alkalmazása és végrehajtása során aggályokat vet fel, kérelmezheti a Vegyesbizottság összehívását a 17. cikk értelmében a kérdés megvitatása és a jogos aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.

15. cikk

Fogyasztóvédelem

A Felek megerősítik a fogyasztóvédelem jelentőségét, és bármely Fél kérheti a Vegyesbizottság összehívását az általa fontosnak tartott fogyasztóvédelmi kérdések megvitatása érdekében.

16. cikk

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

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

2. A CRS-t megjelenítő képernyők tekintetében (a szerkesztési és a megjelenítésre vonatkozó paramétereket is beleértve), egyik Fél sem vezethet be vagy engedélyezhet saját területén a másik Fél CRS-szállítói számára a saját CRS-szállítóinak előírt követelményeknél szigorúbb követelményeket.
3. Az egyik Fél CRS-einek tulajdonosai/üzemeltetői, akik megfelelnek a másik Fél által előírt valamennyi vonatkozó szabályozási követelménynek, – adott esetben – ugyanolyan feltételek mellett jogosultak a másik Fél területén lévő CRS-ek tulajdonjogával rendelkezni, mint a másik Fél tulajdonosai/üzemeltetői.

17. cikk

A Vegyesbizottság

1. A Felek képviselőiből álló Vegyesbizottság évente legalább egyszer ülésezik az e Megállapodással kapcsolatos eszmecserék folytatása, valamint alkalmazásának felülvizsgálata érdekében.
2. Bármely Fél kérheti a Vegyesbizottság összehívását az e Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó kérdések megvitatása érdekében. A 19. cikkre vagy a 2. mellékletre tekintettel a Vegyesbizottság azonban csak a valamelyik résztvevő által vállalt kötelezettségek végrehajtásának és a versenyt meghatározó döntések a Megállapodás alkalmazására való hatásának elutasítására vonatkozó kérdésekkel foglalkozhat. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra kell összehívni, – eltérő megállapodás hiányában – legkésőbb a kérelem kézbesítésétől számított hatvan napon belülre.
3. A Vegyesbizottság legkésőbb az éves első ülésén – azt követően belátása szerint – felülvizsgálja a Megállapodás egészének végrehajtását, beleértve a légiközlekedési infrastruktúra korlátainak a 3. cikkben megállapított jogok gyakorlására való hatását, a 8. 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 Vegyesbizottság segíti az együttműködést azáltal, hogy:
 - a) ösztönzi a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiközlekedési infrastruktúra (a résidőt beleértve) és a fogyasztóvédelem területén a szakértői szintű, új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről és fejleményekről szóló eszmecseréket;
 - b) figyelembe veszi a Megállapodás alkalmazása során fellépő társadalmi hatásokat, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra;
 - c) mérlegeli a Megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, a Megállapodás módosító javaslatait is beleértve;
 - d) figyelemmel kíséri a Vegyesbizottságban a valamelyik Fél által kifogásolt állami támogatással vagy segítséggel kapcsolatos fejleményeket;

- e) konszenzuson alapuló döntéseket hoz a 10. cikk (6) bekezdésének végrehajtására vonatkozó bármely ügyben.
5. A Vegyesbizottság konszenzus alapján működik.

18. cikk

Választottbíráskodás

1. A 19. cikk vagy a 2. melléklet alapján felmerülő kérdésektől eltekintve bármely, az e Megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével összefüggő, a Vegyesbizottság ülésén nem rendezett vita – a Felek egyetértése esetén – személy vagy testület elé terjeszthető döntésre. Ha a Felek ebben nem egyeznek meg, a vitát bármely Fél kérésére az alábbi eljárással összhangban választott bíróság elé terjesztik.
2. A Felek eltérő megállapodása hiányában a választott bíróság 3 választott bíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:
 - a) a választott bíróságot igénylő kérelem kézhezvételétől számított 20 napon belül mindegyik Fél megnevez egy választott bírót. E két választott bíró a megnevezésüket követő 45 napon belül egy 3. választott bíró kijelölésében egyezik meg, aki a bíróság elnökeként fog tevékenykedni;
 - b) amennyiben valamelyik Szerződő Fél nem tud választott bírót megnevezni, vagy a 3. választott bíró személyében az a) bekezdésében foglaltaknak megfelelően nem egyeznek meg, bármely Fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy jelölje ki a szükséges választott bírót vagy választott bírakat 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 hatáskörét 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 felállását követő 15 napon belül konferenciát tartanak a bíróság számára a döntőbíráskodás tárgyát képező kérdésekről és a követendő pontos eljárásokról.
4. Eltérő megállapodás vagy a bíróság utasítása hiányában:
 - a) a keresetlevelet a bíróság teljes felállásától számított 30 napon belül, az ellenkérelmet az ezt követő 40 napon belül kell benyújtani. A felperes bármely válaszát az ellenkérelem beadását követő 15 napon belül nyújtja be. Az alperes bármely válaszát az ezt követő 15 napon belül nyújtja be.
 - b) a bíróság köteles bármely Fél kérésére meghallgatást tartani, illetve meghallgatást tarthat saját kezdeményezésére is, az utolsó válasz iktatását követő 15 napon belül.

5. A bíróság törekszik arra, hogy a meghallgatás megtörténtét követő 30 napon belül meghozza írásbeli határozatát, illetve meghallgatás hiányában az utolsó válasz beadását követő 30 napon belül. A bíróság többségi döntése az iránymutató.
6. A döntés kézhezvételétől számított 10 napon belül a Felek értelmezésre irányuló kérelmet nyújthatnak be, és a magyarázatot e kéréstől számított 15 napon belül kell megadni.
7. Amennyiben a bíróság e Megállapodás megszegését állapítja meg, és a felelős Fél nem orvosolja azt, vagy a bíróság határozatának közlését követő 40 napon belül nem tud a másik Féllel kölcsönösen kielégítő megoldásról egyezsége jutni, a másik Fél felfüggesztheti az e Megállapodás szerinti hasonló előnyök alkalmazását, amíg a Felek megállapodásra nem jutottak a vita rendezéséről. E bekezdés egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha korlátozná valamelyik Félnek azon jogát, hogy a nemzetközi joggal összhangban arányos intézkedést tegyen.
8. A bíróság költségei, beleértve a választott bírák díjait és költségeit, a Felek között egyenlően oszlanak meg. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke vagy a Tanács bármely alelnöke által az e cikk (2) bekezdése b) alpontjának eljárásaival kapcsolatban felmerülő bármilyen költségek a bíróság költségeinek részeként tekintendők.

19. cikk

Verseny

1. A Felek elismerik, hogy a transzatlanti piacon lévő légiközlekedési vállalatok közötti verseny fontos e Megállapodás célkitűzéseinek előmozdításához, valamint megerősítik, hogy a vonatkozó versenyszabályozó rendszereiket a verseny egészének, nem pedig az egyéni versenytársak védelme és ösztönzése érdekében alkalmazzák.
2. A Felek elismerik, hogy különbségek merülhetnek fel a transzatlanti piacot érintő nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó megfelelő versenyszabályozó rendszereik alkalmazása során, és hogy e különbségek csökkentésével ösztönözhető ezen a piacon a légiközlekedési vállalatok közötti verseny.
3. A Felek elismerik, hogy a megfelelő versenyhatóságaik közötti együttműködés elősegíti a piaci versenyt, és összeegyeztethető szabályozásokhoz vezethet, valamint tekintettel a fuvarozóközi megállapodások vonatkozó versenyszempontú felülvizsgálataira minimalizálhatja a megközelítésbeli különbségeket. Következésképpen a Felek segítik ezen együttműködés ésszerű bővítését, a 2. melléklettel összhangban figyelembe véve a hatóságok eltérő felelősségi köreit, hatásköreit és eljárásait.
4. A Vegyesbizottságot évente tájékoztatják a 2. melléklet szerinti együttműködés eredményeiről.

20. cikk

A tárgyalások második fordulója

A Felek közös szándéka a piacokhoz való hozzáférés további fenntartása, és az Atlanti-óceán mindkét oldalán a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösség számára a legnagyobb előnyök biztosítása. E folyamat továbbvitele érdekében a Felek menetrendet állítanak fel, amely tartalmazza az egyes Felek kiemelt érdekeltiségébe tartozó kérdéseket. A Felek e Megállapodás ideiglenes alkalmazása keltétől számított legkésőbb 60 napon belül megkezdik a tárgyalásokat, a második szakasz gyors kidolgozása érdekében.

21. cikk

Az egyéb megállapodásokhoz való viszony

1. E Megállapodás 24. cikk szerinti ideiglenes alkalmazási időszaka alatt az 1. melléklet 1. szakaszában felsorolt kétoldalú megállapodásokat fel kell függeszteni, az 1. melléklet 2. szakaszában meghatározottak kivételével.
2. E Megállapodás 25. 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 megállapodások szerződő felévé válnak, vagy ellenjegyeznek egy, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott döntést, amely az e Megállapodás hatályába tartozó kérdéseket érint, kötelesek konzultálni a Vegyesbizottságban annak meghatározására, hogy szükséges-e e Megállapodásnak az ilyen fejlemények figyelembevétele érdekében történő felülvizsgálata.

22. cikk

Felmondás

Bármely Fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik Felet azon döntéséről, hogy az Egyezményt fel kívánja mondani. A felmondásról szóló értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek is meg kell küldeni. E Megállapodás a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi ideje végén, greenwichi középideő szerint éjfélkor szűnik meg, tulajdonképpen egy évvel a megszűnésről történő írásbeli értesítés keltét követően, hacsak ezen időszak lejártá előtt a Felek nem egyeznek meg a bejelentés visszavonásáról.

23. cikk

Bejegyzés az ICAO-nál

Ezt a Megállapodást és valamennyi módosítását nyilvántartásba kell vétetni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél.

24. cikk

Ideiglenes alkalmazás

A 25. cikk értelmében a hatálybalépésig:

1. A Felek megállapodnak, hogy e Megállapodást [A]-tól/től alkalmazzák.
2. Bármely Fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik Felet azon döntésről, hogy az Egyezményt nem kívánja tovább alkalmazni. Ebben az esetben az alkalmazás a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség (IATA) forgalmi idejének végén, greenwichi középidő szerint éjfélkor szűnik meg, tulajdonképpen egy évvel az írásbeli értesítés keltét követően, hacsak ezen időszak lejártá előtt a Felek nem egyeznek meg a bejelentés visszavonásáról

25. 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 eljárásoknak eleget tettek. E jegyzékváltás során az Egyesült Államok eljuttatja a Európai Közösség számára az Európai Közösség és tagállamainak szóló diplomáciai értesítést, és az Európai Közösség eljuttatja az Egyesült Államok számára az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai értesítést vagy értesítéseket. Az Európai Közösségtől és tagállamaitól származó diplomáciai értesítés vagy értesítések olyan közleményeket tartalmaznak minden egyes tagállam részéről, amelyek megerősítik, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásoknak eleget tettek.

FENTIEK HITELEÜL, az alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak aláírták ezt a Megállapodást.

KELT [...] -ban/-ben, a [200.]. év [...] havának [...] napján, két-két eredeti példányban angol, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, spanyol, svéd szlovák és szlovén nyelven. Eltérés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK NEVÉBEN AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN

A BELGA KIRÁLYSÁG NEVÉBEN

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN

A CSEH KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN

A DÁN KIRÁLYSÁG NEVÉBEN

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN

A FINN KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
ÍRORSZÁG NEVÉBEN
AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A LETT KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG NEVÉBEN
A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A HOLLAND KIRÁLYSÁG NEVÉBEN
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN
A SPANYOL KIRÁLYSÁG NEVÉBEN
A SVÉD KIRÁLYSÁG NEVÉBEN
NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA NEVÉBEN
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG RÉSZÉRŐL

MELLÉKLET

1. szakasz

A 21. cikk értelmében e Megállapodás hatálybalépésével az alábbi, az Egyesült Államok és a tagállamok között létrejött kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat fel kell függeszteni, illetve azok hatályukat veszti:

- a) az Osztrák Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Bécsben, 1989. március 16-án írtak alá és 1995. június 14-én módosítottak.
- b) a Belga Királyság: Jegyzékváltással létrejött légiközlekedési megállapodás, kelt Washingtonban, 1980. október 23-án; 1986. szeptember 22-én és november 12-én módosították; 1993. november 5-én és 1994. január 12-én módosították

(a módosítás 1995. szeptember 5-én lezárva (ideiglenes alkalmazás).)

- c) a Cseh Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Prágában, 1996. szeptember 10-én írtak alá; 2001. június 4-én és 2002. február 14-én módosították
- d) a Dán Királyság: Jegyzékváltással létrejött, a légifuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, kelt Washingtonban, 1944. december 16-án; 1954. augusztus 6-án módosították; 1995. június 16-án módosították.
- e) a Finn Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Helsinkiben, 1949. március 29-én írtak alá; a kapcsolódó jegyzőkönyv, amelyet 1980. május 12-én írtak alá; az 1949. évi megállapodást és az 1980. évi jegyzőkönyvet módosító megállapodás, kelt 1995. június 9-én.
- f) a Francia Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Washingtonban, 1998. június 18-án írtak alá; 2000. október 10-én módosították; 2002. január 22-én módosították.
- g) a Németországi Szövetségi Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás és jegyzékváltás, amelyet Washingtonban, 1955. július 7-én írtak alá és 1989. április 25-én módosítottak.

(kapcsolódó jegyzőkönyv, amelyet 1978. november 1-jén kötöttek meg; a kapcsolódó megállapodás, amelyet 1994. május 24-én kötöttek meg; az 1955. évi megállapodást módosító jegyzőkönyv, amelyet 1996. május 23-án kötöttek meg; az 1996. évi jegyzőkönyvet módosító megállapodás, amelyet 2000. október 10-én kötöttek meg (valamennyi ideiglenes alkalmazás).)

- h) a Görög Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Athénben, 1991. július 31-én írtak alá; a 2005. július 19-i és 25-i jegyzékváltással 2006. július 31-ig meghosszabbítva.

- i) a Magyar Köztársaság Légiközlekedési egyezmény és egyetértési emlékeztető, amelyet Budapesten 1989. július 12-én írtak alá; a 2005. július 12-i és november 7-i jegyzékváltással 2006. július 12-ig meghosszabbítva.
- j) Írország: Jegyzékváltással létrejött, a légifuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, kelt Washingtonban, 1945. február 3-án; 1988. január 25-én és 1989. szeptember 29-én módosították; 1990. július 25-én és szeptember 6-án módosították.

Konzultációs feljegyzés, amelyet Washingtonban, 1993. október 28-án írtak alá (ideiglenes alkalmazás.).)

- k) az Olasz Köztársaság: Légiközlekedési egyezmény memorandummal és jegyzékváltással, amelyet Rómában 1970. június 22-én írtak alá; 1988. október 25-én módosították; kapcsolódó szándéknyilatkozat, amelyet 1990. szeptember 27-én írtak alá; 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 szándéknyilatkozat módosítása, amelyet 1997. május 30-án és október 21-én kötöttek meg; az 1970. évi megállapodást kiegészítő megállapodás, amelyet 1998. december 30-án és 1999. február 2-án kötöttek meg;

(Az 1970. évi megállapodást módosító jegyzőkönyv, amelyet 1999. december 6-án kötöttek meg (ideiglenes alkalmazás).).

- l) a Luxemburgi Nagyhercegség: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Luxemburgban, 1986. augusztus 19-én írtak alá; 1995. június 6-án módosították; 1998. július 13-én és 21-én módosították.
- m) a Máltai Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Washingtonban, 2000. október 12-én írtak alá.
- n) a Holland Királyság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Washingtonban, 1957. április 3-án írtak alá; az 1957. évi megállapodást módosító jegyzőkönyv, amelyet 1978. március 31-án kötöttek meg; az 1978. évi jegyzőkönyv módosítása, amelyet 1986. június 11-én kötöttek meg; az 1957. évi megállapodás módosítása, amelyet 1987. október 13-án és december 22-én módosítottak; az 1957. évi megállapodás módosítása, amelyet 1992.. január 29-én és március 13-én módosítottak; az 1957. évi megállapodás és az 1978. évi jegyzőkönyv módosítása, amelyet 1992.. október 14-én módosítottak
- o) a Lengyel Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Varsóban, 2001. június 16-án írtak alá
- p) a Portugál Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Lisszabonban, 2000. május 30-án írtak alá.
- q) a Szlovák Köztársaság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Pozsonyban, 2001. január 22-én írtak alá.
- r) a Spanyol Királyság: Légiközlekedési megállapodás, amelyet Madridban, 1973. február 20-án írtak alá; Kapcsolódó megállapodás, kelt 1987. február 20-

án, március 31-én és április 7-én; az 1973. évi megállapodás módosítása, amelyet 1989. május 31-én kötöttek meg; az 1973. évi megállapodás módosítása, amelyet 1991. november 27-én kötöttek meg.

- s) a Svéd Királyság: Jegyzékváltással létrejött, a légifuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás, kelt Washingtonban, 1944. december 16-án; 1954. augusztus 6-án módosították; 1995. június 16-án módosították.
- t) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága: A légifuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó megállapodás és jegyzékváltás, amelyet 1977. július 23-án Bermudán írtak alá; az észak-atlanti viteldíjakra vonatkozó megállapodás, amelyet 1978. március 17-én írtak alá; az 1977. évi megállapodást módosító megállapodás, amelyet 1978. április 25-én kötöttek meg; az 1978. évi, az észak-atlanti viteldíjakra vonatkozó megállapodást módosító és kiterjesztő megállapodás, amelyet 1978. november 2-án és 9-én kötöttek meg; az 1977. évi megállapodást módosító megállapodás, amelyet 1980. december 4-én kötöttek meg; az 1977. évi megállapodást módosító megállapodás, amelyet 1985. február 20-án kötöttek meg; az 1977. évi egyezmény 7. cikkét, 2. mellékletét és 5. mellékletét módosító megállapodás, amelyet 1989. május 25-én kötöttek meg; az 1977. évi megállapodás módosításait, az Egyesült Államok–Nagy Britannia heathrowi repülőtéri használati díjával foglalkozó választottbíróság megszűnését és a Nagy-Britannia által 1993. október 13-án, a 87. sz.. diplomáciai jegyzékben betervezett választottbíráskodás iránti kérelmet, valamint az ezen jogorvoslatoknak helyet adó ügyek lezárását érintő megállapodás, amelyet 1994. március 11-én kötöttek meg; az 1977. évi megállapodást módosító megállapodás, amelyet 1997. március 27-én kötöttek meg.

(Az ideiglenesen alkalmazandó és a konzultációs feljegyzésben tartalmazott megállapodások, kelt 1986. szeptember 11-én; a levélváltásban tartalmazott megállapodások, kelt 1990. július 27-én; konzultációs feljegyzésben tartalmazott megállapodások, kelt 1991. március 11-én; a levélváltásban tartalmazott megállapodások, kelt 1994. október 6-án; konzultációs feljegyzésben tartalmazott megállapodások, kelt 1995. június 5-én; levélváltásban tartalmazott megállapodások, kelt 2000. március 31-én és április 3-án (valamennyi ideiglenes alkalmazás).)

2. szakasz

E melléklet 1. szakaszától eltérően, az e Megállapodás 1. cikkének „terület” fogalom meghatározása alá nem tartozó területek esetében e szakasz d) pontjában (Dánia–Egyesült Államok), f) pontjában (Franciaország–Egyesült Államok) és t) pontjában (Egyesült Királyság–Egyesült Államok) említett megállapodások, az abban foglalt feltételeknek megfelelően, továbbra is alkalmazandók.

3. szakasz

E Megállapodás 3. cikke ellenére, az USA légiközlekedési vállalatai nem jogosultak olyan kizárólag áru fuvarozási szolgáltatások nyújtására, amelyek nem az Egyesült Államokat a tagállamokban lévő pontokból kiinduló vagy oda tartó járatokkal kiszolgáló szolgáltatás részét képezik, kivéve a Cseh Köztársaságból, a Francia Köztársaságból, a Német Szövetségi Köztársaságból, a Luxemburgi Nagyhercegségből, a Máltai Köztársaságból, a Lengyel

Köztársaságból, a Portugál Köztársaságból és a Szlovák Köztársaságból kiinduló vagy oda tartó járatokat.

4. szakasz

E Megállapodás egyéb rendelkezései ellenére e szakasz alkalmazandó az Írország és az Egyesült Államok közötti menetrendszerű és a charter kombinált légifuvarozásra, a 2006–2007-es IATA téli forgalmi idény kezdetétől a 2007–2008-as IATA téli forgalmi idény végéig tartó hatállyal.

- a) i. Mindegyik, az Egyesült Államok és Shanon között közvetlen járatot üzemeltető USA és közösségi légiközlekedési vállalat járatonként 3 közvetlen járatot üzemeltethet az Egyesült Államok és Dublin között. A dublini közvetlen járatokra vonatkozó felhatalmazás a teljes, három idényig tartó átmeneti időszak alatti járatszámok átlagán alapul. Közvetlen dublini, illetve közvetlen shannoni járatnak minősül a járat az első írországi belépési vagy az utolsó írországi távozási pont függvényében.
- ii. Shannon kiszolgálásához az e szakasz a) pontjának i. alpontjában meghatározott követelmény megszűnik, amennyiben valamely légiközlekedési vállalat menetrendszerű vagy charter kombinált szolgáltatást indít Dublin és az Egyesült Államok között valamely irányba, anélkül, hogy az átmeneti időszak átlagát tekintve 3 dublini közvetlen járatra vetítve legalább egyetlen közvetlen járatot is üzemeltetne Shannonba.
- b) Az Egyesült Államok és Írország közötti szolgáltatások tekintetében a Közösség csak Bostont, New Yorkot, Chicagót, Los Angeleset, valamint három, az Egyesült Államokban lévő – a meghatározáskor és a változtatáskor az Egyesült Államoknak bejelentendő – további pontot szolgálhat ki. E szolgáltatások egyéb tagállamokban vagy harmadik országokban lévő közbenső pontokon keresztül üzemeltethetők.
- c) Az Írország és az Egyesült Államok közötti közös üzemeltetés (code sharing) csak egyéb európai közösségi pontokon keresztül engedélyezhető. Az üzemeltetésre vonatkozó egyéb megállapodásokat a kölcsönös jóindulat és a viszonyosság alapján kell elbírálni.

2. MELLÉKLET

A légifuvarozási iparban lévő versenykérdésekre tekintettel való együttműködésről

1. cikk

Az e melléklet szerinti együttműködés az Amerikai Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma és az Európai Közösségek Bizottsága (a továbbiakban: a Résztevők) között jön létre, az Egyesült Államokat és az Európai Közösséget magában foglaló légifuvarozási ipar versenyjogi kérdéseire irányuló megfelelő tevékenységeikkel összhangban.

2. cikk

Cél

Ezen együttműködés célja

1. A vonatkozó versenyjogi rendszerek alá tartozó jogszabályoknak, eljárásoknak és gyakorlatoknak a Résztevők általi végrehajtása kölcsönös megértésének az ösztönzése, a légifuvarozási iparban lévő verseny ösztönzése érdekében;
2. A Résztevők között a légifuvarozási iparfejlesztésnek a nemzetközi légiközlekedési piacon lévő versenyre való hatása megértésének az elősegítése; valamint
3. A konfliktusok alapjainak csökkentése a Résztevők megfelelő versenyszabályozó rendszereinek transzatlanti piacra hatással bíró egyezményekre és egyéb együttműködési megállapodásokra történő alkalmazása során
4. Az egyezményekre és egyéb együttműködési megállapodásokra vonatkozó összeegyeztethető szabályozási megközelítések ösztönzése, a módszertan és az elemzési módszerek – az érintett piac(ok) meghatározását és a versenybefolyásoló tényezők elemzését is beleértve – és a Résztevők által a vonatkozó független versenyfelülvizsgálat során alkalmazott jogorvoslatok a jobb megértése révén.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E melléklet alkalmazásában a „versenyjogi rendszerek” fogalom alá azon jogszabályok, eljárások és gyakorlatok tartoznak, amelyeket a Résztevők a nemzetközi piacon lévő légiközlekedési vállalatok közötti egyezmények és egyéb együttműködési megállapodások vonatkozó felülvizsgálata során figyelembe vesznek. Az Európai Közösség esetében az alábbiakat tartalmazza, nem kizárólagos jelleggel: az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81., 82. és 85. cikke, valamint az említett szerződés értelmében ezek végrehajtási rendelkezései, illetve ezek módosításai. A Közlekedési Minisztérium esetében az alábbiakat tartalmazza, nem kizáró jelleggel: az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve 49. címének 41308., 41309., és 41720. szakasza, valamint végrehajtási rendelkezései és megfelelő jogi precedensei.

4. cikk

Együtműködési területek

Az 5. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjára is figyelemmel a Résztevők közötti együttműködés az alábbiakra terjed ki:

- (1) A Résztevők közötti, versenyjogi szakértők részvételével megrendezett félénkénti találkozók, a légifuvarozási iparfejlesztéseknek, a kölcsönös érdekű versenypolitikai kérdéseknek és a versenyjognak a nemzetközi légi közlekedésre való alkalmazása analitikus megközelítéseinek – különösen a transzatlanti piac tekintetében való – megvitatása céljából. A fenti eszmecserék a Résztevők vonatkozó versenyjogi megközelítéseinek jobb megértéséhez – a meglévő közös vonásokat beleértve –, valamint ezen megközelítések összeegyeztethetőségének fokozásához vezethetnek, különös tekintettel a fuvarozóközi megállapodásokra.
- (2) A Résztevők közötti, az e melléklethez kapcsolódó ügyre vonatkozó – az egyedi eseteket is beleértve –, kölcsönös megállapodáson alapuló vagy valamely Fél által kérelmezett bármely egyeztetés.
- (3) Bármely Fél – belátása szerint – felkérheti adott esetben más kormányhatóságok képviselőit az (1) és (2) bekezdés alapján összehívott találkozókra és egyeztetéseken való részvételre.
- (4) Az alábbi eljárások és ügyek kellő időben történő bejelentése, amelyek a bejelentő Félnek a másik Résztevő versenyben való érdekeltisége tekintetében való megítélésére jelentős hatással bírnak:
 - a) Tekintettel a Közlekedési Minisztériumra, i. a nemzetközi légifuvarozásban részt vevő légiközlekedési vállalatok közötti egyezmények és egyéb együttműködési megállapodások jóváhagyására irányuló kérelem felülvizsgálati eljárásai, különös tekintettel a trösztellenes védettségre, az Egyesült Államok és az Európai Közösség joghatósága alá tartozó légiközlekedési vállalatok esetében, és ii. az Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve 49. címének 41720. szakasza szerinti közös vállalkozásról szóló megállapodásnak a Közlekedési Minisztérium általi elismervénye; valamint
 - b) Tekintettel az Európai közösségek Bizottságára, i. a nemzetközi légifuvarozásban részt vevő légiközlekedési vállalatok közötti egyezmények és egyéb együttműködési megállapodások felülvizsgálati eljárásai, különös tekintettel az Egyesült Államok és az Európai Közösség joghatósága alá tartozó légiközlekedési vállalatokat érintő szövetségi és egyéb együttműködési megállapodásokra; és ii. a közösségi versenyjog csoport- vagy egyéni mentességei figyelembevételére;
- (5) A rendelkezésre állás és e rendelkezésre állást meghatározó bármely feltétel, információ és a Résztevőre vonatkozó, elektronikus formában vagy másként iktatott adat bejelentései, amely a Félnek a másik Résztevő versenyben való érdekeltisége tekintetében a való megítélésére jelentős hatással bírnak; valamint

- (6) A légifuvarozási politikához kapcsolódó egyéb ilyen tevékenység bejelentése, a bejelentő Részrtvevő belátása szerint.

5. cikk

Információfelhasználás és -közzététel

- (1) E melléklet egyéb rendelkezései ellenére, egyik Részrtvevőtől sem követelhető információnyújtás a másik Részrtvevő számára, amennyiben az információnak a kérelmező Részrtvevő számára való közzététele:
- a) az információ birtokában lévő Részrtvevő törvényei és rendelkezései vagy gyakorlatai által tiltott; vagy
 - b) az információ birtokában lévő Részrtvevő jelentős érdekeivel összeegyeztethetetlen.
- (2) Mindegyik Részrtvevő tiszteletben tartja – a lehetséges mértékig – az e melléklet értelmében a másik Részrtvevő által bizalmasan közölt bármely információ titkosságát, és megtagadja az ilyen információ harmadik félnek történő felfedésére irányuló, az információt nyújtó Részrtvevő által nem engedélyezett tevékenységet. Mindegyik Részrtvevő értesíti a másik Részrtvevőt, amennyiben kérelmezik bármely, az eszmecserék során vagy bármely más módon javasolt információcserében érintett információ nyilvános eljárásban történő közzétételét.
- (3) Amennyiben e melléklet értelmében, a 2. cikk alkalmazásában a Részrtvevő bizalmi alapon információt szolgáltat a másik Részrtvevő számára, ezen információt a másik Részrtvevő csak e célból használhatja fel.

6. cikk

Végrehajtás

- (1) Mindegyik Fél kijelöli az e melléklet alapján folytatott tevékenységek koordinálásáért felelős képviselőt.
- (2) Ez a melléklet, valamint a melléklet alapján a résztvevők által folytatott valamennyi tevékenység
- a) csak olyan mértékben alkalmazható, amennyiben összhangban van az adott Részrtvevőre alkalmazandó törvényekkel, rendelkezésekkel és gyakorlatokkal; valamint
 - b) az Európai Közösségek és az Amerikai Egyesült Államok kormánya közötti megállapodás – a versenyjogaik alkalmazására tekintettel – sérelme nélkül alkalmazható.