EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.4.8.
COM(2021) 157 final

ANNEX

MELLÉKLET

amely a következő dokumentumot kíséri:

Javaslat
a Tanács határozata

az egyrészről a Katari Állam, másrészről az Európai Unió és tagállamai közötti légi közlekedési megállapodásnak az Európai Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

LÉGI KÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
EGYRÉSZRŐL
A KATARI ÁLLAM,
MÁSRÉSZRŐL
AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS TAGÁLLAMAI KÖZÖTT

TARTALOMJEGYZÉK

1. CIKK: Fogalommeghatározások

I. CÍM: GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

2. CIKK: Forgalmi jogok biztosítása
3. CIKK: Működési engedély
4. CIKK: Az engedély megtagadása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása
5. CIKK: A tulajdonlás és az ellenőrzés liberalizációja
6. CIKK: A törvények és rendelkezések betartása
7. CIKK: Tisztességes verseny
8. CIKK: Kereskedelmi lehetőségek
9. CIKK: Vámok
10. CIKK: Használati díjak
11. CIKK: Viteldíjak és fuvardíjak
12. CIKK: Statisztikák

II. CÍM: SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

13. CIKK: A légi közlekedés biztonsága
14. CIKK: A légi közlekedés védelme
15. CIKK: Légiforgalmi szolgáltatás
16. CIKK: Környezet
17. CIKK: A légi fuvarozók felelőssége
18. CIKK: Fogyasztóvédelem
19. CIKK: Számítógépes helyfoglalási rendszerek
20. CIKK: Szociális szempontok

III. CÍM: INTÉZMÉNYI RENDELKEZÉSEK

21. CIKK: Értelmezés és végrehajtás
22. CIKK: A vegyes bizottság
23. CIKK: Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás
24. CIKK: Más megállapodásokhoz való viszony

25. CIKK: Módosítások

26. CIKK: Új európai uniós tagállamok csatlakozása

27. CIKK: Megszűnés

28. CIKK: A megállapodás nyilvántartásba vétele

29. CIKK: Hatálybalépés, ideiglenes alkalmazás és letéteményes

1. MELLÉKLET: Átmeneti rendelkezések

2. MELLÉKLET: Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok földrajzi alkalmazása a kizárólag árufuvarozásra szolgáló járatok tekintetében

A KATARI ÁLLAM (a továbbiakban: Katar),

egyrészről;

valamint

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

A HORVÁT KÖZTÁRSASÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

MAGYARORSZÁG,

MÁLTA,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,

A FINN KÖZTÁRSASÁG,

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

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

és az EURÓPAI UNIÓ között

másrészről;

Katar és az EU-tagállamok a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény részes feleiként, az Európai Unióval együtt,

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

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

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy javítsák a légi szolgáltatásokat és előmozdítsák a megkülönböztetésmentességen és a légi fuvarozók számára biztosított méltányos és egyenlő versenyfeltételeken alapuló nemzetközi légi közlekedési rendszer kialakítását,

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

TUDOMÁSUL VÉVE a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezményt,

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

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

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a tisztességes versenyt, felismerve, hogy egyes támogatások hátrányosan befolyásolhatják a versenyt és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit, továbbá felismerve, hogy amennyiben a légi fuvarozók számára nem biztosítottak az egyenlő versenyfeltételek, akkor adott esetben nem valósulnak meg egyes potenciális előnyök,

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a felek között meglévő megállapodások és egyezmények keretére építve megnyissák a piacokhoz való hozzáférést, és a lehető legnagyobb előnyöket biztosítsák az utasok, a fuvaroztatók, a légi fuvarozók és a repülőterek, azok alkalmazottai és közösségei, valamint más olyan felek számára, akik ezekből az előnyökből közvetetten részesülnek,

MEGERŐSÍTVE, hogy a nemzetközi légi közlekedési politika kidolgozása és alkalmazása

során a környezetvédelem kérdése jelentős szerepet játszik,

MEGERŐSÍTVE, hogy sürgős intézkedésekre van szükség az éghajlatváltozás elleni küzdelem elősegítése és a légi közlekedési ágazat okozta üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó folyamatos együttműködés érdekében, összhangban az ezzel a kérdéssel foglalkozó nemzetközi kötelezettségekkel, többek között a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) eszközeivel,

MEGERŐSÍTVE, hogy a magas szintű fogyasztóvédelem érdekében fontos a fogyasztók érdekeinek védelme és az együttműködés,

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

TUDOMÁSUL VÉVE azon óhajt, hogy a légi közlekedés továbbfejlődése érdekében fel kell térképezni a légi közlekedési ágazat tőkehozzáférésének javítására szolgáló módszereket,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy az egyezményt kiegészítő légi közlekedési megállapodást kössenek,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK

Fogalommeghatározások

Eltérő rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „Megállapodás”: ez a megállapodás, e megállapodás mellékletei, valamint mindezek módosításai;

2. „Légi fuvarozás”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében légi járműveken történő szállítása, amely magában foglalja a menetrend szerinti és a nem menetrendszerű légi szolgáltatást is;

3. „Illetőség megállapítása”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás alapján járatok üzemeltetését kínáló légi fuvarozó eleget tesz-e a tulajdonlására, tényleges ellenőrzésére és központi ügyvezetésének helyére vonatkozóan az e megállapodás 3. cikkében foglalt kritériumoknak;

4. „Illetékes hatóságok”: az e megállapodás szerinti igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatalok vagy szervek;

5. „Számítógépes helyfoglalási rendszer” vagy „CRS”: olyan számítógépes rendszer, amely tájékoztatást nyújt többek között egynél több légi fuvarozó menetrendjéről, szabad kapacitásáról és díjtételeiről olyan eszközökkel vagy azok nélkül, amelyeken keresztül helyfoglalás végezhető, vagy jegyek adhatók ki oly módon, hogy ezen szolgáltatások részben vagy egészben az előfizetők rendelkezésére állnak. E megállapodás alkalmazásában a CRS kifejezés úgy értendő, hogy az magában foglalja a „globális értékesítési rendszereket” (GDS) is, amennyiben ezek tartalmaznak légi közlekedési termékeket;

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

(a) az egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályba lépő valamennyi módosítást, amelyet Katar és – az esettől függően – az adott EU-tagállam vagy EU-tagállamok egyaránt megerősítettek; valamint

(b) az egyezmény 90. cikke értelmében elfogadott valamennyi mellékletet és azokat érintő módosítást, amennyiben az adott melléklet vagy módosítás egy adott időpontban érvényes mind Katar, mind pedig – az esettől függően – az adott EU-tagállam vagy EU-tagállamok vonatkozásában;

7. „Megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés;

8. „Viteldíj”: légi járaton (beleértve bármely más kapcsolódó szállítási módot) történő utasszállítás fejében a légi fuvarozó, annak ügynöke vagy más jegyértékesítő részére fizetendő ár, továbbá ezen ár alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgálatoknak kínált díjazást és feltételeket is;

9. „Alkalmasság megállapítása”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás alapján járatok üzemeltetését kínáló légi fuvarozó az említett szolgáltatások üzemeltetéséhez kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel rendelkezik-e, és hajlandó-e betartani az említett szolgáltatások üzemeltetésére irányadó törvényeket, rendeleteket és követelményeket;

10. „Teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költségének és az igazgatási költségek fejében felszámított észszerű mértékű díjnak az összege;

11. „Nemzetközi légi közlekedés”: egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légi közlekedés;

12. „Felek”: egyrészről Katar, másrészről az Európai Unió és tagállamai;

13. „Központi ügyvezetés helye”: a légi fuvarozó azon fél területén található központi irodája vagy székhelye, amelyen belül a légi fuvarozó elsődleges pénzügyi funkcióit és operatív irányítását gyakorolják, ideértve annak légi alkalmassági irányítását is;

14. „Fuvardíj”: légi járaton (beleértve bármely más kapcsolódó szállítási módot) történő áruszállítás fejében fizetendő ár, továbbá ezen ár alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgálatoknak kínált díjazást és feltételeket is;

15. „Saját kiszolgálás”: amikor a repülőtér-használó közvetlenül biztosítja önmaga számára a földi kiszolgálás egy vagy több fajtáját, és nem köt semmiféle szerződést harmadik féllel e szolgáltatások elvégzésére. E meghatározás alkalmazásában a repülőtér-használók egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, ha:

(a) az egyik többségi tulajdonnal rendelkezik a másikban, vagy

(b) mindegyiknek egy adott szervezet a többségi tulajdonosa;

16. „Katar vagy valamely EU-tagállam gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar”: olyan kivételes, ideiglenes (rövid vagy hosszú távú) és jelentős válság, amely Katar vagy egy uniós tagállam egész gazdaságát érinti, nem csupán egy konkrét régiót vagy gazdasági ágazatot;

17. „Nem kereskedelmi célú leszállás”: olyan leszállás, amely nem utasok, poggyász, áru

és/vagy postai küldemények légi fuvarozás keretében történő felvételére vagy kirakására szolgál;

18. „Támogatás”: a kormányzat vagy bármely más állami szerv által bármely szinten nyújtott pénzügyi hozzájárulás, beleértve a következőket:

i. pénzeszközök közvetlen átadása és pénzeszközök vagy kötelezettségek potenciális közvetlen átadása;
ii. az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének mellőzése;
iii. az általános infrastruktúra szükségletein kívüli áruk vagy szolgáltatások rendelkezésre bocsátása, illetve áruk vagy szolgáltatások beszerzése; vagy
iv. kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az i., ii és iii. alpontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól,

és amelyek jogilag vagy ténylegesen bizonyos légi fuvarozókra korlátozódnak, és gazdasági előnyt biztosítanak a légi fuvarozók vagy fuvarozók számára. Egy adott kormány vagy egyéb állami szerv által végrehajtott pénzügyi beavatkozás nem tekintendő úgy, hogy előnnyel jár, amennyiben egy magánpiaci szereplő kereskedelmi megfontolások alapján ugyanúgy végrehajtotta volna az adott pénzügyi beavatkozást;

19. Katar esetében a „terület” meghatározását az egyezmény 2. cikke tartalmazza. Az Európai Unió és tagállamai esetében a „terület” a tagállamok azon földterületeit, belvizeit és felségvizeit jelenti, amelyeken az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés alkalmazandó az említett szerződésekben megállapított feltételek szerint, valamint az azok feletti légtér;

20. „Használati díj”: a légi fuvarozókra a repülőtér, a repülőtéri környezet, valamint a léginavigációs vagy légiközlekedés-védelmi berendezések vagy szolgálatok – köztük a kapcsolódó szolgálatok és berendezések – igénybevételéért kiszabott díj.

I. CÍM

GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

2. CIKK

Forgalmi jogok biztosítása

Útvonal-meghatározás

1. A felek mindegyike engedélyezi a másik fél légi fuvarozói számára az alábbiakban meghatározott útvonalakon való működést:

(a) Katar légi fuvarozói esetében:

bármely pont Katarban – bármely közbenső pont – bármely pont az Európai Unióban – bármely ezen túli pont

(b) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

bármely pont az Európai Unióban – bármely közbenső pont – bármely pont Katarban – bármely ezen túli pont.

A fenti útvonal-meghatározás alkalmazásában:

„bármely pont” : egy vagy több pont;

„bármely pont az Európai Unióban”: egy vagy több pont ugyanazon uniós tagállamban vagy különböző uniós tagállamokban, akár külön-külön, akár együtt, bármilyen sorrendben.

Forgalmi jogok

2. Mindegyik fél megkülönböztetésmentes módon biztosítja a másik fél számára a másik fél légi fuvarozói által végzett nemzetközi légi fuvarozás tekintetében az alábbi jogokat:

(a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;

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

(c) a menetrendszerű és nem menetrendszerű utas-, vegyes és kizárólag áruszállítást szolgáló nemzetközi légi fuvarozás joga:

(i) a katari légi fuvarozók esetében Katar bármely pontja és az Európai Unió bármely pontja közötti nemzetközi légi fuvarozás nyújtásának joga és

(A) a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok az útvonalak, a kapacitás és/vagy a járatgyakoriság korlátozása nélkül; valamint

(B) az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok a 2. melléklet 1. szakaszában felsorolt, az Európai Unió és az azon kívüli pontok közötti árufuvarozási szolgáltatások esetében, feltéve, hogy az ötödik szabadság szerinti forgalmi jogok gyakorlása nem haladja meg uniós tagállamonként a heti hét (7) járat gyakoriságot;

(ii) az Európai Unió légi fuvarozói esetében az Európai Unió bármely pontja és Katar bármely pontja közötti nemzetközi légi fuvarozás nyújtásának joga és

(A) a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok az útvonalak, a kapacitás és/vagy a járatgyakoriság korlátozása nélkül; valamint

(B) az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok a 2. melléklet 2. szakaszában felsorolt, Katar és az azon kívüli pontok közötti árufuvarozási szolgáltatások esetében, feltéve, hogy az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok gyakorlása nem haladja meg uniós tagállamonként a heti hét (7) járat gyakoriságot;

Az említett forgalmi jogok gyakorlására az e megállapodás 1. mellékletében foglalt átmeneti rendelkezések vonatkoznak; valamint

A félreértések elkerülése végett, azon uniós tagállamok esetében, amelyek a Katarral kötött meglévő kétoldalú légiközlekedési megállapodások és egyezmények keretében heti hét (7) vagy kevesebb, kizárólag árufuvarozási szolgáltatásra vonatkozó, az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogot biztosító járatsűrűséggel rendelkeznek, az átmeneti időszak végén a két fél fuvarozóinak rendelkezésére álló heti járatsűrűség hét (7) lesz.

(d) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

Működési rugalmasság

3. A felek légi fuvarozói a fenti (1) bekezdésben meghatározott útvonalakon üzemelő bármely, illetve valamennyi járat tekintetében saját döntésük szerint:

(a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;

(b) egyazon járat esetében különböző járatszámokat kombinálhatnak;

(c) a fenti (2) bekezdésben foglaltakkal összhangban bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat és a felek területén lévő pontokat;

(d) kihagyhatnak egy vagy több pontot;

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

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

(g) a másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre;

(h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére; valamint

(i) ugyanazon tagállamon belül vagy Kataron belül ugyanazon szolgáltatás keretében egynél több pontot is kiszolgálhatnak (co-terminalling).

Az e bekezdés a)–i) pontjában előírt működési rugalmasság iránybeli és földrajzi korlátozás nélkül és a légi szállításra vonatkozóan e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül gyakorolható, amennyiben:

(i) a Katar légi fuvarozói által üzemeltetett járatok kiszolgálnak egy Kataron belüli pontot;

(ii) az Európai Unió légi fuvarozói által üzemeltetett járatok kiszolgálnak egy Európai Unión belüli pontot.

4. A felek a másik fél légi fuvarozói számára lehetővé teszik, hogy az általa kínált nemzetközi légi fuvarozásban a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik fél sem alkalmazhat egyoldalúan korlátozást a forgalom nagysága, a légi járatok sűrűsége vagy gyakorisága, a forgalom útvonala, kiindulási pontja és célpontja, valamint a másik fél légi fuvarozói által üzemeltetett légi járművek típusa vagy típusai tekintetében, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, a légiforgalmi szolgáltatások biztonságával kapcsolatos, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból szükséges, vagy e megállapodás másként rendelkezik.

5. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezendő oly módon, mintha az:

(a) Katar légi fuvarozói számára jogot biztosítana az ugyanazon EU-tagállam egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények bármely EU-tagállamban ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére;

(b) az Európai Unió légi fuvarozói számára jogot biztosítana a Katar egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények Katar területén ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére.

3. CIKK

Működési engedély

1. Az egyik fél légi fuvarozója által benyújtott, működési engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor a másik fél illetékes hatóságai a legrövidebb eljárási időn belül megadják a megfelelő működési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, feltéve hogy:

(a) Katar légi fuvarozói esetében:

(i) a légi fuvarozó központi ügyvezetésének helye Katarban található, és a légi fuvarozó Katar jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

(ii) a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzését Katar gyakorolja és tartja fenn; valamint

(iii) a légi fuvarozó tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – Katar és/vagy katari illetőségű személyek kezében van;

(b) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

(i) a légi fuvarozó az EU-szerződések értelmében az Európai Unió területén székhellyel, és az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

(ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést az üzembentartási engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen meg van határozva; valamint

(iii) a légi fuvarozó az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy tagállama vagy tagállamai és/vagy ezen államokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;

(c) az e megállapodás 13. és 14. cikkében foglalt rendelkezések teljesülnek; valamint

(d) a légi fuvarozó teljesíti a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi szolgáltatások működtetésére szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében előírt feltételeket.

2. A működési engedélyek és műszaki jóváhagyások odaítélésekor a felek a másik fél valamennyi fuvarozóját megkülönböztetésmentes módon kezelik.

3. Az egyik fél légi fuvarozója működési engedély iránti kérelmének kézhezvételekor a másik fél ugyanúgy elismeri az első félnek az érintett légi fuvarozó alkalmasságára és/vagy illetőségére vonatkozó megállapítását, mintha ezt a megállapítást saját illetékes hatóságai tették volna, és az e megállapodás 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt esetek kivételével ilyen kérdésekkel a továbbiakban nem foglalkozik. A félreértések elkerülése végett e bekezdés nem vonatkozik a biztonsági tanúsítványokkal vagy engedélyekkel, a védelmi intézkedésekkel és a biztosítási fedezettel kapcsolatos megállapítások elismerésére.

4. CIKK

Az engedély megtagadása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

1. Bármelyik fél jogosult arra, hogy a másik fél légi fuvarozójának működési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását elutasítsa, visszavonja, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza, illetve működését egyéb módon elutasítsa, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza, amennyiben:

(a) Katar légi fuvarozói esetében:

(i) a légi fuvarozó központi ügyvezetésének helye nem Katarban található, vagy a légi fuvarozó nem rendelkezik Katar jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel;

(ii) a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzését nem Katar gyakorolja vagy

tartja fenn; vagy

(iii) a légi fuvarozó tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – nem Katar és/vagy katari illetőségű személyek kezében van;

(b) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

(i) a légi fuvarozó az EU-szerződések értelmében nem rendelkezik az Európai Unió területén székhellyel, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel;

(ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést nem az üzembentartási engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen meghatározva; vagy

(iii) a légi fuvarozó nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy tagállama vagy tagállamai és/vagy ezen államokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;

(c) a légi fuvarozó nem tett eleget az e megállapodás 6. cikkében említett törvényeknek és rendelkezéseknek és/vagy a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi szolgáltatások működtetésére szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében előírt feltételeknek.

2. Amennyiben valamely fél alapos okkal feltételezi, hogy a másik fél légi fuvarozója az (1) bekezdésben meghatározott helyzetek valamelyikében van, az adott fél konzultációt kérhet a másik féltől.

3. Az ilyen konzultációkat a lehető leghamarabb, de legkésőbb az erre vonatkozó kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Ha a konzultációk megkezdésének időpontjától számítva harminc (30) napon belül vagy más meghatározott időpontig nem sikerül megállapodásra jutni, vagy nem kerül sor az elfogadott kiigazító intézkedésre, akkor ez a konzultációt kérő fél számára alapot képez arra, hogy az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében a másik fél légi fuvarozójának működési engedélyét vagy műszaki jogosítványait elutasítsa, visszavonja, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza.

4. A (3) bekezdés ellenére, az (1) bekezdés c) pontja tekintetében a felek vészhelyzet esetén vagy a meg nem felelés további fennállásának megelőzése érdekében azonnali vagy sürgős intézkedést hozhatnak. A félreértések elkerülése végett a meg nem felelés további

fennállásáról olyan esetben lehet beszélni, ha a felek illetékes hatóságai között korábban már szóba került a meg nem felelés kérdése.

5. CIKK

A tulajdonlás és az ellenőrzés liberalizációja

A felek elismerik a saját légi fuvarozóik tulajdonlásának és ellenőrzésének fokozatos liberalizálásából származó lehetséges előnyöket. A felek megállapodnak abban, hogy a vegyes bizottság keretében egy adandó alkalommal megvizsgálják a légi fuvarozók tulajdonlásának és ellenőrzésének kölcsönös liberalizációját. E vizsgálat eredményeként a vegyes bizottság e megállapodás 25. cikkével összhangban javasolhatja e megállapodás módosítását.

6. CIKK

A törvények és rendelkezések betartása

1. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik fél légi fuvarozóinak meg kell felelniük a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműnek az adott területre történő belépésével, ottani üzemeltetésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos törvényeknek és rendelkezéseknek.

2. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik fél légi fuvarozóinak és az általuk szállított utasoknak, személyzetnek, poggyásznak, áruknak és/vagy postai küldeményeknek meg kell felelniük az utasoknak, személyzetnek, poggyásznak, áruknak és/vagy postai küldeményeknek az adott területre történő belépésével, ottani üzemeltetésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos törvényeknek és rendelkezéseknek (beleértve a belépésre, a vámkezelésre, a bevándorlásra, az útlevelekre, a vámeljárásokra és a karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket).

3. A felek saját területükön lehetővé teszik a másik fél légi fuvarozói számára, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítására, hogy csak a másik fél területére történő belépéshez vagy az ott történő átutazáshoz szükséges úti okmányokkal rendelkező személyeket szállítsanak.

7. CIKK

Tisztességes verseny

1. A felek megállapodnak abban, hogy a légi fuvarozók méltányos és egyenlő versenyfeltételekkel rendelkeznek a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén.

2. A felek:

(a) megtiltják, és amennyiben léteznek ilyenek, megszüntetik – az esetnek megfelelően vonatkozó saját belső eljárásaikkal és nemzeti jogszabályaikkal összhangban – a megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlatok bármely olyan formáját, amely hátrányosan érintené a másik fél légi fuvarozóinak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén;

(b) a légi fuvarozók számára nem nyújtanak vagy engedélyeznek támogatást, amennyiben ezek a támogatások a légi szállítási szolgáltatások nyújtása terén hátrányosan befolyásolják a másik fél légi fuvarozóinak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit.

3. A (2) bekezdés b) pontjától eltérve lehetőség van a következőkre:

(a) a fizetésképtelen vagy nehéz helyzetben lévő légi fuvarozók számára nyújtott támogatás, feltéve, hogy:

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

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

(b) a nehéz helyzetben lévő légi fuvarozó részére kölcsönök vagy hitelgaranciák formájában nyújtott ideiglenes likviditási támogatás, amely arra az összegre korlátozódik, amely az érintett légi fuvarozónak a szerkezetátalakítási vagy felszámolási terv kidolgozásához szükséges ideig tartó üzleti életben tartásához szükséges;

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

(i) a természeti katasztrófák által okozott károk helyreállításához nyújtott támogatás;

(ii) Katar esetében az ország gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetéséhez nyújtott támogatások; az EU és tagállamai esetében pedig az egy vagy több uniós tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére nyújtott támogatások;

(d) a lakosság olyan alapvető szállítási szükségleteinek kielégítéséhez szükséges, egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott légi fuvarozóknak nyújtott támogatások, amelyeket a piaci erők önmagukban nem tudnak kielégíteni, feltéve, hogy ezek a támogatások az érintett légi közlekedési szolgáltatások nyújtásáért járó méltányos díjazásra korlátozódnak.

4. A felek biztosítják, hogy az e megállapodás alapján légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó valamennyi légi fuvarozó legalább évente nyilvánosságra hozzon egy olyan pénzügyi jelentést és azt kísérő pénzügyi kimutatást, amelyet a nemzetközileg elismert számviteli és vállalati pénzügyi közzétételi standardoknak (például a Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Standardoknak) megfelelően külső ellenőrzés alá vetnek; és hogy abban az esetben, ha valamelyik fél támogatást nyújt, ez a támogatást a pénzügyi jelentésben külön feltüntetésre kerül.

5. A felek eltérő megállapodásának hiányában, amennyiben az egyik fél annak céljából, hogy ellenőrizze az e cikk rendelkezéseinek való megfelelést, észszerű keretek között ezt kéri, a másik fél 30 napon belül biztosítja számára a pénzügyi jelentéseket és minden egyéb olyan információt, amely észszerűen rendelkezésre áll, többek között a (4) bekezdés hatálya alá tartozó kérdésekkel kapcsolatban. Amennyiben az ilyen információk között üzleti szempontból érzékeny információk vannak, azokat a megkereső félnek bizalmasan kell kezelnie.

6. A felek saját belső eljárásaik és folyamataik révén olyan intézkedéseket hajtanak végre és alkalmaznak, amelyek hatékonyan tiltják és megakadályozzák, hogy légi fuvarozóik:

(a) olyan összejátszásban vegyenek részt, amely a versenytársak közötti kifejezett vagy hallgatólagos megállapodásból vagy döntésből ered, és amelynek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, csökkentése vagy torzítása. E tilalom alkalmazásától el lehet tekinteni, ha a szóban forgó megállapodás, döntés vagy magatartás hozzájárul a szolgáltatások nyújtásának vagy forgalmazásának a javításához, illetve a műszaki vagy a gazdasági fejlődés előmozdításához, mindeközben pedig a fogyasztóknak is jelentős rész jut a belőlük származó előnyökből, továbbá: i. nem jelentenek az érintett vállalkozások számára olyan korlátozást, amely az említett célok eléréséhez nem nélkülözhetetlen; ii. nem teszi lehetővé a szóban forgó vállalkozásoknak, hogy a kérdéses szolgáltatások jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt;

(b) olyan módon visszaéljenek erőfölényükkel, hogy az hatással lehet az adott fél területére érkező/területéről induló légi közlekedési szolgáltatásokra, valamint

(c) a légi fuvarozók közötti olyan összefonódásokban legyenek érintettek, amelyek jelentősen gátolják a hatékony versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen.

7. Amennyiben az egyik fél (a továbbiakban: az eljáró fél) úgy ítéli meg, hogy a légi fuvarozóit megillető méltányos és egyenlő versenyfeltételeit hátrányosan érintik a következők:

(a) a (2) bekezdés a) albekezdése által tiltott hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlatok;

(b) a (2) bekezdés b) pontja alapján tiltott, a (3) bekezdésben felsoroltaktól eltérő támogatás;

(c) a (4) és (5) bekezdésben meghatározott átláthatósági kötelezettségek be nem tartása; vagy

(d) a másik fél nem teljesíti a (6) bekezdésben megállapított kötelezettségeket;

a (8)–(10) bekezdésnek megfelelően járhat el.

8. Az eljáró fél konzultáció iránti írásbeli kérelmet nyújt be a másik félnek, és ahhoz csatolja az észrevételeit tartalmazó jelentést és a tárgyi bizonyítékokat. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha a felek másként állapodnak meg. A konzultáció a vegyes bizottságon keresztül kérhető.

9. Amennyiben az eljáró fél és a másik fél a konzultációk megkezdésétől számított hatvan (60) napon belül vagy a felek vagy a vegyes bizottság által megállapított más időtartamon belül nem jut megállapodásra az ügyben, az eljáró fél intézkedéseket hozhat azon légi fuvarozókkal szemben, amelyek a vitatott magatartást elkövették, vagy amelyek a hátrányos megkülönböztetés, a tisztességtelen gyakorlatok vagy a támogatások kedvezményezettjei voltak. Az említett intézkedés végrehajtása előtt legalább tizenöt (15) nappal az eljáró fél írásban értesíti a másik felet a megtenni kívánt intézkedésekről.

10. Az előző bekezdés alapján hozott intézkedéseknek megfelelőnek és arányosnak kell lenniük, és az alkalmazási körük és időtartamuk tekintetében a helyzet orvoslásához feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódniuk, az eljáró fél légi fuvarozóinak okozott kár enyhítése és azon fuvarozók jogtalan előnyének megszüntetése érdekében, amelyek ellen irányulnak.

11. A (9) bekezdés alapján hozott intézkedések és intézkedések nem sérthetik egyik fél azon jogát sem, hogy az e megállapodás 23. cikkében meghatározott vitarendezési eljárást igénybe vegye.

12. Amennyiben az e cikk hatálya alá tartozó ügyeket az e megállapodás 23. cikkében

megállapított vitarendezési eljárásra terjesztik, az említett cikk (10), (11) és (12) bekezdésében megállapított határidők megfeleződnek.

13. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti, korlátozza vagy veszélyezteti a felek versenyhatóságainak vagy az e hatóságok határozatait felülvizsgáló bíróságoknak a hatóságát vagy hatásköreit. Az e cikk (9) bekezdése alapján valamely fél által hozott intézkedések nem érintik az említett hatóságok és bíróságok, köztük az eljáró fél által hozott esetleges lépéseket és intézkedéseket. Azon bíróságok határozatait, amelyek az említett illetékes hatóságok intézkedéseit és intézkedéseit vizsgálják felül, ki kell zárni az e megállapodás 23. cikkében meghatározott vitarendezési mechanizmusból.

8. CIKK

Kereskedelmi lehetőségek

Üzleti tevékenység

1. A felek egyetértenek abban, hogy a gazdasági szereplők üzleti tevékenységének útjában álló akadályok gátolnák az e megállapodás révén elérendő előnyöket. A felek ezért a gazdasági szereplőik üzleti tevékenységének útjában álló akadályokat hatékony és kölcsönös megszüntetésére törekszenek, amennyiben az említett akadályok gátolhatják a kereskedelmi ügyletek lebonyolítását, versenytorzulást idézhetnek elő vagy befolyásolják a versenyfeltételek egyenlőségét.

2. Az e megállapodás 22. cikke szerinti vegyes bizottság az üzleti tevékenység és a kereskedelmi lehetőségek tekintetében együttműködési folyamatot alakít ki; E megállapodás 22. cikkével összhangban bármelyik fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását az e cikk alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megvitatása céljából.

A légi fuvarozók képviselői

3. A felek légi fuvarozói a másik fél területén szabadon hozhatnak létre olyan képviseleteket és létesítményeket, amelyek a légi fuvarozási szolgáltatás nyújtásához, valamint ahhoz szükségesek, hogy a légi fuvarozást és az ahhoz kapcsolódó tevékenységeket reklámozzák és értékesítsék, ezen belül pedig értékesítsék és kibocsássák a saját maguk és más légi fuvarozók jegyeit és/vagy légi fuvarleveleit.

4. A felek légi fuvarozói – a másik félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban – bevihetik a másik fél területére és ott foglalkoztathatják a légi közlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakembereket. Szükség esetén mindkét fél elősegíti és felgyorsítja a munkavállalási engedélyek kiadását az e

bekezdés szerinti képviseleteken foglalkoztatott személyzet – köztük a kilencven (90) napot meg nem haladó, bizonyos ideiglenes feladatokat végzők – számára, a hatályos törvényekre és rendelkezésekre is figyelemmel. A felek légi fuvarozói szabadon választhatnak, hogy egy általuk választott általános értékesítési ügynök segítségével vagy anélkül működjenek a másik fél területén.

Földi kiszolgálás

5. Minden légi fuvarozónak joga van a másik fél területén való földi kiszolgálás tekintetében:

(a) a saját maga által végzett földi kiszolgáláshoz (saját kiszolgáláshoz); vagy

(b) teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló szolgáltatók – ezen belül más légi fuvarozók – közül választani, amennyiben a felek törvényei és rendelkezései az ilyen szolgáltatók számára lehetővé teszik a piacra jutást, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.

Az e bekezdés a) és b) pontja szerinti jogok kizárólag a repülőtér folyamatos biztonságos üzemeltetésének szükségességével indokolható hely- vagy kapacitáshiány miatt korlátozhatók. Amennyiben a szóban forgó korlátozások a saját kiszolgálást korlátozzák, megakadályozzák vagy nem teszik lehetővé, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn valódi verseny, az érintett fél biztosítja, hogy minden ilyen szolgáltatás valamennyi légi fuvarozó számára egyenlő és megfelelő módon rendelkezésre álljon; a szolgáltatások árát pedig releváns, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok szerint kell meghatározni.

Résidőkiosztás a repülőtereken

6. A felek gondoskodnak arról, hogy a területükön lévő repülőtereken rendelkezésre álló résidők kiosztására vonatkozó rendelkezéseket, iránymutatásokat és eljárásokat átlátható, hatékony és megkülönböztetésmentes módon, kellő időben alkalmazzák.

Operatív tervek, programok és menetrendek

7. Az e megállapodás alapján üzemeltetett légi járatokra vonatkozó operatív tervek, programok vagy menetrendek bejelentését a felek csak tájékoztatási céllal írhatják elő. Amennyiben valamelyik fél ilyen bejelentési kötelezettséget ír elő, köteles a légi közlekedési közvetítőkre és a másik fél légi fuvarozóira háruló, az értesítési követelményekből és eljárásokból adódó adminisztratív terheket minimálisra csökkenteni.

Értékesítés, helyi kiadások és pénzeszközök átutalása

8. A felek bármely légi fuvarozója közvetlenül és/vagy – belátása szerint – az ügynökein, általa kijelölt egyéb közvetítőkön, az interneten vagy más elérhető csatornán keresztül értékesítheti légifuvarozási és ahhoz kapcsolódó szolgáltatásait a másik fél területén. Minden légi fuvarozó jogosult ilyen fuvarozási és ahhoz kapcsolódó szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen légifuvarozási és ahhoz kapcsolódó szolgáltatást az érintett terület pénznemében vagy szabadon átváltható valutában megvásárolni.

9. A felek légi fuvarozói a másik fél területén helyi valutában fizethetnek a helyi kiadásokért, többek között, de nem kizárólag, az üzemanyagért. A felek légifuvarozói a másik fél területén belátásuk szerint szabadon átváltható valutában, a piaci átváltási árfolyamon fizethetnek az említett kiadásaikért.

10. Helyi bevételeit minden légi fuvarozó kérésre átválthatja szabadon átváltható valutába, és a másik fél területéről bármikor, tetszőleges módon a választása szerinti országba utalhatja. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás és illetékkivetés nélkül engedélyezni kell a fuvarozó utalásra vonatkozó alapkérelmének időpontjában a folyó bankműveletekre és átutalásokra alkalmazandó piaci átváltási árfolyamon, és azokra a bankok által az ilyen átváltásokra és átutalásokra szokványosan alkalmazott díjakon felül nem szabható ki egyéb díj.

Kereskedelmi együttműködési egyezmények

11. Az e megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása vagy felkínálása során a felek bármely légi fuvarozója kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, például üléshelybérletre vonatkozó megállapodást vagy járatmegosztási megállapodást köthet:

(a) a felek bármely légi fuvarozója (légi fuvarozói);

(b) harmadik ország bármely légi fuvarozója (légi fuvarozói); és/vagy

(c) bármely ország bármely felszíni (szárazföldi vagy tengeri) fuvarozási szolgáltatójával;

feltéve hogy i. az üzemeltetést végző légi fuvarozó rendelkezik a megfelelő forgalmi jogokkal; ii. a forgalmazást végző légi fuvarozók útvonal-meghatározásában szerepelnek a megfelelő útvonalak, és iii. a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokban szokásosan alkalmazott szabályozási követelményeknek.

12. Az e megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása vagy felkínálása során a felek kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, például üléshelybérletre vonatkozó

megállapodást vagy járatmegosztási megállapodást köthetnek belföldi ágazatban tevékenykedő fuvarozókkal, feltéve hogy i. ez nemzetközi utazás része és ii. a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokban szokásosan alkalmazott követelményeknek. E bekezdés alkalmazásában a belföldi ágazat, amennyiben az üzemeltető fuvarozó az Európai Unió légi fuvarozója, valamely uniós tagállam területén található útvonalat jelent, és amennyiben az üzemeltető fuvarozó katari fuvarozó, Katar területén található útvonalat.

13. A kereskedelmi együttműködési megállapodások keretében végzett utasszállítási szolgáltatások esetében a vásárlót az értékesítés alkalmával, de legkésőbb az utasfelvételkor, illetve – átszálláskor, vagyis ha nincs külön utasfelvétel – a beszállás előtt tájékoztatni kell arról, hogy a szolgáltatás egyes szakaszaiban mely fuvarozók fognak eljárni.

Intermodális szolgáltatások

14. Az utasszállítás tekintetében a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó törvények és rendelkezések hatálya alá pusztán azon az alapon, hogy a szóban forgó felszíni fuvarozást a légi fuvarozó a saját nevében kínálja.

15. E megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a felek légi fuvarozói és közvetett árufuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó bármilyen felszíni árufuvarozást, a felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve minden vámhivatallal rendelkező repülőtérre és repülőtérről való szállítást, és beleértve adott esetben a vámszabad raktárban lévő áruk fuvarozásának a hatályos törvények és rendelkezések szerinti jogát. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. A légi fuvarozók dönthetnek arról, hogy a felszíni fuvarozást maguk végzik-e, vagy azt más felszíni fuvarozókkal kötött megállapodások keretében biztosítják, ideértve a más légi fuvarozók és közvetett légi árufuvarozó szolgáltatók által üzemeltetett felszíni fuvarozást. Az ilyen intermodális árufuvarozási szolgáltatásokat kínálhatják a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra együttesen kiszabott áron, amennyiben a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényleges adatai tekintetében.

Franchise/márkahasználat

16. A felek légi fuvarozói jogosultak bármelyik fél vagy harmadik ország vállalkozásaival – a légi fuvarozókat is beleértve – franchise- vagy márkahasználati megállapodásokat kötni, feltéve hogy a légi fuvarozók rendelkeznek a megfelelő engedéllyel, és eleget tesznek az ilyen megállapodások tekintetében a felek által szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében előírt feltételeknek, ideértve különösen a szolgáltatást üzemeltető légi fuvarozó kilétének nyilvánosságra hozatalát.

Lízing

17. A felek biztosítják egymás légi fuvarozói számára, hogy e megállapodás alapján az alábbi módokon nyújtsanak szolgáltatásokat:

(a) bármely bérbeadótól személyzet nélkül bérelt légi jármű felhasználásával;

(b) ugyanazon félnek a bérlőtől eltérő légi fuvarozóitól személyzettel együtt bérelt légi jármű felhasználásával;

(c) a bérlőtől eltérő ország légi fuvarozóitól személyzettel együtt bérelt légi járművek felhasználásával, feltéve, hogy a bérletet kivételes szükségletek, időszakos kapacitásigény vagy a bérbevevő működési nehézségei indokolják, és a bérlet nem haladja meg az ezen igények kielégítéséhez vagy e nehézségek leküzdéséhez feltétlenül szükséges időtartamot.

Az e bekezdésben meghatározott feltételeknek való megfelelés ellenőrzése és az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményekkel való összhang ellenőrzése céljából az érintett felek előírhatják, hogy a lízingmegállapodásokat illetékes hatóságaik hagyják jóvá. Amennyiben azonban valamelyik fél ilyen jóváhagyást ír elő, törekednie kell a jóváhagyási eljárások felgyorsítására és az érintett fuvarozókra háruló adminisztratív terhek minimálisra csökkentésére. A félreértések elkerülése végett e bekezdés rendelkezései nem érintik a felek által hozott, a légi járműveknek az adott fél légi fuvarozói általi a bérbeadására vonatkozó törvényeit és rendelkezéseit.

9. CIKK

Vámok

1. Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légi fuvarozója által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi jármű, annak szokásos felszerelései, üzem- és kenőanyagai, műszaki fogyóeszközei, földi berendezései, pótalkatrészei (a hajtóműveket is beleértve), a légi jármű készletei (többek között, de nem kizárólag az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségekben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy annak során használt cikkek – feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak – viszonossági alapon mentesek minden olyan importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, ellenőrzési díj, hozzáadottérték-adó (héa) vagy más hasonló közvetett adó, valamint bármilyen egyéb hasonló díj és egyéb teher alól, amelyeket:

(a) a nemzeti vagy helyi hatóságok, illetve az Európai Unió vetett ki, és

(b) nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.

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

(a) észszerű határokon belül az egyik fél területére bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi fuvarozójának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek a szóban forgó területre eső szakaszán használják;

(b) az egyik fél területére a másik fél légi fuvarozója nemzetközi légi közlekedésben használt légi járművének műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket);

(c) az egyik fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi fuvarozójának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek a szóban forgó területre eső szakaszán használják;

(d) a felek vámjogszabályai értelmében, az egyik fél területére bevitt vagy ott beszerzett olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik fél nemzetközi légi fuvarozásban részt vevő légi fuvarozójának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, ha ezeket a készleteket a repülés azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték; valamint

(e) a repülőtereken és az árufuvarozási terminálokon alkalmazandó biztonsági és védelmi felszerelések.

3. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a feleket abban, hogy a területük két pontja között szolgáltatást nyújtó légi fuvarozók légi járműveiben történő felhasználásra szánt és a területükön megkülönböztetésmentes módon beszerzett üzemanyagokra adót, illetéket, vámot, díjat vagy egyéb terhet vessenek ki.

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

5. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik fél légi fuvarozói az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott tételeknek a másik fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére olyan légi fuvarozóval kötöttek szerződést, amely a másik fél által biztosított hasonló mentességeket élvez.

6. A megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a feleket abban, hogy adót, illetéket, vámot, díjat vagy egyéb terhet vessenek ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra a területükön belüli két olyan pont között üzemeltetett légi járat működtetésének egy szakaszán, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.

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

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

9. Az EU-tagállamok és Katar között a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülése tekintetében hatályban lévő, vonatkozó egyezmények rendelkezéseit a megállapodás nem módosítja.

10. CIKK

Használati díjak

1. A felek biztosítják, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik fél légi fuvarozóira a léginavigációs szolgálatok és a légiforgalmi irányítás igénybevételéért kivethető használati díjak költségarányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. A másik fél légi fuvarozóira kivetett efféle használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légi fuvarozó rendelkezésére álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel megállapítani.

2. A felek biztosítják, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik fél légi fuvarozóira a repülőtéri, légiközlekedés-védelmi és kapcsolódó berendezések és szolgálatok igénybevételéért kivethető használati díjak – az e megállapodás 8. cikkének (5) bekezdésében meghatározott szolgáltatások tekintetében kiszabott díjak kivételével – indokolatlan megkülönböztetéstől mentesek legyenek, és a felhasználók csoportjai között méltányosan oszoljanak meg. E díjaknak tükrözniük kell – de nem haladhatják meg – az adott repülőtéren vagy a közös díjszámítási rendszert alkalmazó repülőtereken a megfelelő repülőtéri és légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgálatok biztosításának a díjszabásért felelős illetékes hatóságoknál vagy szerveknél felmerülő teljes

költségét. Az említett díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni észszerű megtérülését. A használati díjak által érintett berendezéseket és szolgálatokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik fél légi fuvarozóira kiszabott ilyen díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légi fuvarozó számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel megállapítani.

3. A felek előírják a területükön a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek, valamint a szolgálatokat és a berendezéseket igénybe vevő légi fuvarozók közötti konzultációt, továbbá az olyan információk cseréjét, amelyek szükségesek lehetnek a díjak e cikk (1) és (2) bekezdésében foglalt elvek szerinti észszerűségének pontos értékeléséhez. A díjszabásért felelős illetékes hatóságoknak vagy szerveknek a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében észszerű időn belül értesíteniük kell a felhasználókat annak érdekében, hogy azok a szóban forgó módosítások végrehajtása előtt kifejthessék véleményüket és észrevételt tehessenek a módosításokkal kapcsolatban.

11. CIKK

Viteldíjak és fuvardíjak

1. A felek lehetővé teszik, hogy légi fuvarozóik a viteldíjakat és fuvardíjakat szabad és tisztességes verseny alapján szabadon állapíthassák meg.

2. Bármely fél megkülönböztetésmentes alapon megkövetelheti a felek légi fuvarozói által az adott fél területéről kiindulóan üzemeltetett szolgáltatások tekintetében kínált viteldíjaknak és fuvardíjaknak az adott fél illetékes hatóságainak egyszerűsített alapon és kizárólag tájékoztató jelleggel történő bejelentését. A felek előírhatják, hogy a légi fuvarozók általi, szóban forgó bejelentés ne a viteldíj vagy fuvardíj eredeti felkínálását megelőzően történjen.

12. CIKK

Statisztikák

1. A felek a vegyes bizottság keretében együttműködnek annak érdekében, hogy elősegítsék az e megállapodás hatálya alá tartozó légi fuvarozásra vonatkozó statisztikai információk cseréjét.

2. Kérésre a felek – vonatkozó törvényeiknek és rendelkezéseiknek megfelelően, megkülönböztetésmentes módon és a megkövetelhetőség észszerű határain belül – a másik fél rendelkezésére bocsátják az e megállapodás hatálya alá tartozó légi fuvarozásra vonatkozóan rendelkezésre álló, nem bizalmas és üzleti szempontból nem érzékeny

statisztikáikat.

II. CÍM
SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

13. CIKK

A légi közlekedés biztonsága

1. A felek újólag megerősítik a légi közlekedés biztonsága terén folytatott szoros együttműködés fontosságát. Ebben az összefüggésben a felek adott esetben további együttműködést folytatnak a balesetek kivizsgálása, a szabályozási változások, a biztonsági információk cseréje, az egymás felügyeleti tevékenységeiben való lehetséges részvétel vagy a közös felügyeleti tevékenységek, valamint a közös projektek és kezdeményezések kidolgozása terén.

2. Az egyik fél által kiállított vagy érvényesített, és még mindig érvényes légi alkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket a másik fél és annak légügyi hatóságai a légi járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el, feltéve, hogy az ilyen bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább az egyezmény szerint létrehozott, a léginavigációs szolgálatokra vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok és eljárások szerint és azokkal összhangban állították ki vagy érvényesítették.

3. Bármelyik fél bármikor konzultációt kérhet a másik fél által a légiközlekedési berendezések, a hajózó személyzet, a légi járművek és azok üzemeltetésére vonatkozóan meghatározott és érvényesített biztonsági előírásokkal és követelményekkel kapcsolatban. A konzultációkra a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kell sort keríteni.

4. Amennyiben e konzultációkat követően a kérelmező fél megállapítja, hogy az e cikk (3) bekezdésében említett területeken a másik fél nem tart fenn és nem érvényesít ténylegesen olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek – eltérő döntés hiányában – legalább az egyezmény alapján megállapított minimumszabályokkal egyenértékűek, a másik felet értesíteni kell ezekről a megállapításokról.

A másik fél harminc (30) napon belül korrekciós intézkedési tervet nyújt be, amely a végrehajtásra vonatkozó ütemtervet is tartalmaz. A korrekciós intézkedési tervet és a kapcsolódó ütemtervet a végrehajtás előtt a feleknek egyeztetniük kell.

Amennyiben a másik fél észszerű időn belül nem teszi meg a megfelelő kiigazító intézkedéseket, ez a megkereső fél számára alapot biztosít arra, hogy elutasítsa, visszavonja, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza a működési engedélyt vagy műszaki engedélyt, vagy más módon elutasítsa, visszavonja, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza a másik fél biztonsági felügyelete alá tartozó légi fuvarozó tevékenységét.

5. Mindkét fél elfogadja, hogy a felek légi fuvarozói által vagy nevében üzemeltetett bármely légi járművet – a másik fél területén belül – a másik fél illetékes hatóságai földi ellenőrzésnek vethetik alá annak érdekében, hogy ellenőrizzék a szóban forgó légi jármű és személyzete dokumentumainak érvényességét, valamint a légi jármű és berendezései látható állapotát, feltéve, hogy az ilyen vizsgálat nem okoz indokolatlan késedelmet a légi jármű üzemeltetésében.

6. Ha valamely fél a földi ellenőrzés elvégzését követően megállapítja, hogy a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az egyezmény értelmében létrehozott, a léginavigációs szolgálatokra vonatkozó minimumszabályoknak és eljárásoknak, az adott fél értesíti a légijármű-üzemeltetőt a megfelelés hiányáról, miközben szükség esetén korrekciós intézkedést kér. Adott esetben a másik fél azon illetékes hatóságait, amelyek a légi járművet üzemeltető légi fuvarozó biztonsági felügyeletéért felelősek, felkérhetik, hogy adják hozzájárulásukat a légi jármű üzemben tartója által hozott korrekciós intézkedésekhez. Ettől függetlenül mindegyik fél hozzáférést biztosít a másik fél biztonsági felügyelete alatt álló légijármű-üzemeltetők földi ellenőrzéseinek eredményeihez.

7. A felek jogosultak azonnali intézkedést hozni, beleértve a működési engedélyek vagy műszaki engedélyek visszavonásának, felfüggesztésének vagy korlátozásának jogát, vagy a másik fél légi fuvarozója működésének egyéb módon történő felfüggesztését vagy korlátozását, amennyiben arra a légi közlekedés biztonságát közvetlenül fenyegető veszély miatt szükség van. Az ilyen intézkedéseket hozó fél haladéktalanul tájékoztatja a másik felet, megadva az intézkedés indokait.

8. A felek által e cikk (4), (6) vagy (7) bekezdésével összhangban hozott intézkedéseknek a biztonsági megállapítás kezeléséhez szükségesnek és azzal arányosnak kell lenniük, és azokat okafogyottá válásukat követően meg kell szüntetni.

14. CIKK

A légi közlekedés védelme

1. A felek hangsúlyozzák a lehető legmagasabb szintű légiközlekedés-védelmi előírások teljesítése iránti elkötelezettségüket, és adott esetben további párbeszédet és együttműködést folytathatnak ezen a területen.

2. A felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó kölcsönös kötelezettségüket, és különösen az alábbiakból eredő kötelezettségeiket: az egyezmény; a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban 1963. szeptember 14-én aláírt egyezmény; a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, Hágában 1970. december 16-án aláírt egyezmény; a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban 1971. szeptember 23-án aláírt

egyezmény; a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, Montrealban 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv; valamint a plasztikus robbanóanyagok felderítésük céljából történő megjelöléséről szóló, Montrealban 1991. március 1-jén aláírt egyezmény; amennyiben a felek részes felei a szóban forgó egyezményeknek, valamint a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezménynek és jegyzőkönyvnek, amelynek a felek részes felei.

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

4. A felek egymás közötti kapcsolataikban a nemzetközi légiközlekedés-védelmi előírások és az ICAO által ajánlott megfelelő gyakorlatok szerint járnak el. A felek megkövetelik, hogy azok az üzemeltetők, akiknek fő telephelye vagy állandó lakhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői legalább ezen repülésvédelmi előírásoknak megfelelően járjanak el.

5. A felek gondoskodnak arról, hogy a területükön hatékony intézkedések legyenek érvényben a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelme céljából, ideértve egyebek mellett az utasok és a kézipoggyász, valamint a feladott poggyász átvizsgálását, az utasoktól eltérő személyek – ezen belül a személyzet – és személyes tárgyaik átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, az áruknak, a postai küldeményeknek, a fedélzeten lévő és a repülőtéri készleteknek az átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, valamint a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre való beléptetés ellenőrzését. Ezeket az intézkedéseket a légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés fokozódása esetén megfelelően ki kell igazítani. Mindkét fél egyetért azzal, hogy tiszteletben kell tartani a felek által a területükre történő belépéssel, az ottani működéssel és az onnan történő kilépéssel kapcsolatban meghatározott biztonsági előírásokat.

6. Egymás szuverenitásának teljes körű figyelembevétele és kölcsönös tiszteletben tartása mellett a felek a területükre való belépés tekintetében a konkrét védelmi fenyegetésekkel szembeni védelmi intézkedéseket és sürgősségi intézkedéseket fogadhatnak el, amelyeket haladéktalanul közölni kell a másik féllel. A felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik fél észszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét, és figyelembe veszik a másik fél által már alkalmazott védelmi intézkedéseket és a másik fél által esetlegesen elővezetett álláspontokat, valamint a felek közötti légi közlekedésre gyakorolt lehetséges kedvezőtlen hatásokat. A felek az általuk bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi intézkedésről, amelynek az e megállapodás szerint nyújtott légi közlekedési szolgáltatásokra jelentős pénzügyi vagy működési hatása lehet, előzetesen tájékoztatják a másik felet, kivéve ha ez vészhelyzet miatt nem lehetséges. Az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából a megállapodás 22. cikkével összhangban bármelyik fél kérheti – adott esetben sürgősségi alapon – a vegyes bizottság ülésének összehívását.

7. Ugyanakkor a felek elismerik, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza azon jogukat, hogy megtagadják a megítélésük szerint védelmük szempontjából fenyegetést jelentő járatoknak a területükre való belépését.

8. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye esetén, illetőleg a polgári légi jármű, az utasok és a személyzet, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmény vagy ennek veszélye esetén a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és az effajta cselekmények vagy veszélyek gyors és biztonságos megszüntetésére irányuló egyéb megfelelő intézkedések megtétele révén.

9. A felek megtesznek minden olyan intézkedést, amelyet észszerűnek tartanak annak biztosítására, hogy a területükön a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítésnek vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légi jármű a földön maradjon, kivéve ha annak felszállását az emberi élet védelmének kényszerítő kötelezettsége indokolja. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőleg kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.

10. Amennyiben az egyik fél alapos okkal feltételezi, hogy a másik fél nem e cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, azonnali konzultációt kérhet a másik féltől. Ilyen konzultációt a szóban forgó kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, vagy megállapodás szerint ennél hosszabb határidőn belül meg kell kezdeni. Ha harminc (30) napon belül vagy a fentiek szerint meghatározott későbbi időpontig nem sikerül megállapodásra jutni, akkor ez a konzultációt kérő fél számára alapot képez arra, hogy az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében a másik fél légi fuvarozójának működési engedélyét és műszaki jogosítványait elutasítsa, visszavonja, felfüggessze, feltételekhez kösse vagy korlátozza. Amennyiben ezt vészhelyzet indokolja, vagy az e cikk rendelkezéseinek való további meg nem felelés megelőzése érdekében a felek azonnali ideiglenes intézkedést hozhatnak.

11. Az e cikkel összhangban hozott intézkedéseknek a biztonsági fenyegetés kezeléséhez szükségesnek és a fenyegetéssel arányosnak kell lenniük, és azokat meg kell szüntetni, amint a másik fél teljesíti e cikk rendelkezéseit vagy amikor az ilyen intézkedésre már nincs szükség.

15. CIKK

Légiforgalmi szolgáltatás

1. A felek együttműködnek a léginavigációs szolgálatokkal, köztük az azok felügyeletével kapcsolatos szabályozási kérdésekben. Az általános repülési hatékonyság optimalizálása, a költségek csökkentése, a környezeti hatások minimalizálása, valamint a rendszerek biztonságának és kapacitásának javítása érdekében a tagállamok foglalkoznak a légiforgalmi szolgáltatás teljesítményével kapcsolatos szakpolitikai kérdésekkel.

2. A felek arra ösztönzik illetékes hatóságaikat és léginavigációs szolgáltatóikat, hogy a kölcsönös átjárhatósági kérdésekben működjenek együtt annak érdekében, hogy lehetőség szerint tovább integrálják a felek rendszereit, csökkentsék a légi közlekedés környezeti hatásait és adott esetben megosszák egymással az információkat.

3. A felek támogatják a léginavigációs szolgáltatóik közötti együttműködést annak érdekében, hogy az erőforrások jobb felhasználása, valamint a kiszámíthatóság, a pontosság és a szolgáltatás folytonosságának biztosítása végett megosszák a repülési adatokat és a repülési hatékonyság optimalizálása céljából összehangolják a forgalomáramlást.

4. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek a korszerűsítési programok terén, ezen belül a gazdasági hatékonysággal, a légiforgalmi szolgáltatással és a vonatkozó repülőtéri szempontokkal kapcsolatos fejlesztések, kiépítési tevékenységek és bevált gyakorlatok terén, valamint ösztönzik a validálási és demonstrációs tevékenységekben való kölcsönös részvételt.

16. CIKK

Környezet

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

2. A felek elismerik arra irányuló együttműködésük fontosságát, hogy e megállapodás célkitűzéseivel összhangban megvizsgálják és minimálisra csökkentsék a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatását.

3. A felek elismerik az éghajlatváltozás jelentette probléma kezelésének fontosságát, és ebből következően a belföldi és nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások (ÜHG) korlátozásának és csökkentésének fontosságát. Megállapodnak abban, hogy e kérdésben együttműködnek azzal a céllal, hogy eszközöket dolgozzanak ki és hajtsanak végre, beleértve a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerének (CORSIA) kidolgozására vonatkozó végrehajtási szabályokat, valamint minden más olyan szempontot, amely különös jelentőséggel bír a légi közlekedési ágazat ÜHG-kibocsátásának kezelése szempontjából.

4. A felek vállalják, hogy a légi közlekedés környezeti hatásainak kezelésére irányuló együttműködés javítása érdekében biztosítják a szakértőik közötti információcserét, és rendszeres párbeszédet folytatnak, többek között az alábbi területeken:

(a) környezetbarát légi közlekedési technológiák kutatása és fejlesztése;

(b) a légiforgalmi szolgáltatásra irányuló innováció a légi közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében;

(c) fenntartható alternatív légi közlekedési üzemanyagok kutatása és fejlesztése;

(d) véleménycsere a légi közlekedés környezeti hatásaival és a légi közlekedés éghajlatváltozás szempontjából releváns kibocsátásainak a csökkentésével kapcsolatos kérdésekről; valamint

(e) zajcsökkentés és zajmérés a légi közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében.

5. A felek ezenkívül multilaterális környezetvédelmi jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban fokozzák az – egyebek mellett pénzügyi és technológiai – együttműködést a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások kezelését célzó intézkedésekkel kapcsolatban.

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

17. CIKK

A légi fuvarozók felelőssége

A felek megerősítik a Montrealban 1999. május 28-án létrejött, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezményből (Montreali Egyezmény) eredő kötelezettségeiket.

18. CIKK

Fogyasztóvédelem

A felek együttműködnek a légi közlekedést igénybe vevő fogyasztók érdekeinek védelme terén. Ezen együttműködés célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése. E célból a felek a vegyes bizottság keretében konzultálnak egymással a fogyasztói érdekek kérdéseiről, beleértve a tervezett intézkedéseket is, azzal a céllal, hogy a lehető legnagyobb mértékben megvalósuljon a fokozott szabályozási konvergencia és kompatibilitás.

19. CIKK

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

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

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

3. A felek nem írják elő, illetve engedik előírni a területükön a másik fél SzHR-értékesítői számára az SzHR megjelenítésére vonatkozó, a saját SzHR-értékesítői számára vagy a piacán működő bármely más SzHR tekintetében előírtaktól eltérő követelmények alkalmazását. A felek nem akadályozzák meg az SzHR-értékesítők, azok szolgáltatói és előfizetői közötti, utazási szolgáltatásokra vonatkozó információk cseréjével kapcsolatos olyan megállapodások megkötését, amelyek megkönnyítik az átfogó és pártatlan információk fogyasztók számára történő megjelenítését, illetve a semleges megjelenítésre vonatkozó szabályozási követelmények teljesítését.

4. Az egyik fél SzHR-tulajdonosai és -üzemeltetői, amelyek megfelelnek a másik fél vonatkozó szabályozási követelményeinek, ha vannak ilyenek, a másik fél területén ugyanolyan feltételek mellett lehetnek SzHR-tulajdonosok, mint a szóban forgó fél piacán működő bármely más SzHR-tulajdonos vagy -üzemeltető.

20. CIKK

Szociális szempontok

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

2. A felek elismerik egymás arra vonatkozó jogát, hogy maguk állapítsák meg nemzeti munkajogi védelmi szintjüket, és nemzetközi kötelezettségeikkel összhangban fogadják el vagy módosítsák vonatkozó jogszabályaikat és szakpolitikáikat. A felek biztosítják, hogy a vonatkozó jogszabályaikban és szabályozásaikban foglalt jogok és elvek ne sérüljenek, hanem hatékonyan érvényesüljenek.

3. A felek nemzetközi kötelezettségeikkel összhangban továbbra is javítják jogszabályaikat és szakpolitikáikat, és magas szintű munkahelyi védelem biztosítására és előmozdítására törekszenek a légi közlekedési ágazatban. A felek elismerik, hogy a munka világára vonatkozó alapvető elvek és jogok megsértése nem szolgálhat hivatkozásul és nem használható fel jogos komparatív előnyként, valamint a munkaügyi normákat nem szabad protekcionista célokra felhasználni.

4. A felek megerősítik az iránti kötelezettségvállalásukat, hogy tiszteletben tartják, előmozdítják és érvényesítik a munka világára vonatkozó alapvető elveket és jogokat a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) tagjaira háruló kötelezettségekkel, valamint az ILO munka világára vonatkozó alapvető elvekről és jogokról szóló nyilatkozatával és annak a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 86. ülésszakán, 1998-ban elfogadott kiegészítésével összhangban.

5. A felek előmozdítják az ILO tisztességes foglalkoztatásról szóló programjában és a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia által a 97. ülésszakán 2008-ban elfogadott, a társadalmi igazságosság a tisztességes globalizáció érdekében elnevezésű ILO-nyilatkozatban foglalt célkitűzéseket.

6. A felek vállalják, hogy mindent megtesznek annak érdekében, hogy – amennyiben még nem tették meg – megerősítik az alapvető ILO-egyezményeket. A felek mérlegelik továbbá más ILO-egyezmények megerősítését, és következésképpen a polgári légi közlekedési ágazat szempontjából releváns munkaügyi és szociális terület kapcsolódó nemzetközi normáinak érdemi végrehajtását, figyelembe véve a belföldi körülményeket.

7. Bármely fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását olyan munkaügyi kérdések megoldására, amelyeket a megkereső fél jelentősnek minősít.

III. CÍM

INTÉZMÉNYI RENDELKEZÉSEK

21. CIKK

Értelmezés és végrehajtás

1. Az e megállapodásban megállapított jogokat a felek egymás számára biztosítják. Az e megállapodásban az egyik fél légi fuvarozói számára biztosított jogokra történő bármely hivatkozást kizárólag az adott fél számára biztosított jogokra való hivatkozásként kell értelmezni. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az jogokat keletkeztet, vagy olyan kötelezettségeket ír elő, amelyeket az egyik fél állampolgárai a másik fél bíróságai vagy törvényszékei előtt közvetlenül érvényesíthetnek.

2. A felek minden megfelelő – általános vagy különös – intézkedést megtesznek az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítése érdekében.

3. Az e megállapodás szerinti jogaik gyakorlása során a felek megfelelő és a szóban forgó intézkedések céljaival arányos intézkedéseket hoznak.

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

5. A felek maguk felelnek a megállapodás saját területén való megfelelő érvényesítéséért.

6. Ha valamelyik félnek aggályai vannak e megállapodás esetleges megsértésével kapcsolatban, tájékoztatást és segítséget kérhet a másik féltől. A kérelem kézhezvételét követően a másik fél minden szükséges információt és segítséget megad, a vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések figyelembevételével.

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

8. Az e megállapodásban – többek között, de nem kizárólag a kereskedelmi lehetőségek, a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiforgalmi szolgáltatás és a fogyasztóvédelem területén – a felek közötti együttműködésre történő hivatkozáskor a felek közös álláspont kialakítására törekszenek, amely alapján – kölcsönös egyetértéssel – továbbfejleszthetik e megállapodást és/vagy javíthatják az érintett területeken való működést.

22. CIKK

A vegyes bizottság

1. A felek képviselőiből álló vegyes bizottság felel a megállapodás alkalmazásának felügyeletéért és biztosítja annak megfelelő végrehajtását.

2. A vegyes bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

3. A vegyes bizottság szükség szerint, de legalább évente egyszer ülésezik. A vegyes bizottság ülésének összehívását bármelyik fél bármikor kérheti. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, de legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított két (2) hónapon belül kell összehívni, kivéve ha erről a felek másként állapodnak meg.

4. E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a vegyes bizottság:

(a) információt cserél, többek között a felek törvényeiben, rendelkezéseiben és politikáiban bekövetkező olyan változásokkal kapcsolatban, amelyek hatással lehetnek a légi szolgáltatásokra, továbbá a légi fuvarozásra vonatkozó statisztikai információkkal kapcsolatban;

(b) ajánlásokat tesz, és az e megállapodásban kifejezetten előírt esetekben határozatokat hoz;

(c) előmozdítja az együttműködést többek között a szabályozási kérdésekben;

(d) e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megoldása érdekében konzultációkat hív össze, valamint adott esetben erősíti a nemzetközi szervezetek, harmadik országokkal ápolt kapcsolatok és többoldalú megállapodások keretében légi közlekedési kérdésekben folytatott konzultációt, beleértve a közös megközelítés elfogadásának mérlegelését is;

(e) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, és adott esetben ajánlásokat tesz a megállapodásnak harmadik országok csatlakozására tekintettel történő módosítására;

5. A vegyes bizottság ajánlásait és határozatait a felek konszenzus útján fogadják el. A vegyes bizottság határozatai kötelezők a felekre nézve.

23. CIKK

Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás

1. E rendelkezés 4. cikkének sérelme nélkül, az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos viták a felek kérésére az e cikkben meghatározott vitarendezési mechanizmus keretében rendezhetők.

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

3. Amennyiben az előző bekezdésben említett kérelem kézhezvételétől számított két (2) hónapon belül, vagy a felek által elfogadott időpontig a vegyes bizottság ülését nem tartják meg, vagy ha a vitát a vegyes bizottság az említett kérelmet követő hat (6) hónapon belül nem oldja meg, a vitát döntéshozatal céljából a felek megállapodása szerinti személy vagy szerv elé lehet utalni. Amennyiben a felek nem tudnak megállapodni a vita valamely személy vagy szerv elé történő utalásáról, a vitát bármelyik fél kérelmére választottbíróság elé kell terjeszteni.

4. E cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, ha valamely fél intézkedést hozott a másik fél légi fuvarozója működési engedélyének vagy műszaki jogosítványainak elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, a jogvitát azonnal valamely illetékes személy vagy szerv, vagy választottbíróság elé lehet terjeszteni.

5. A választottbírósági eljárás iránti kérelmet az egyik fél (a továbbiakban: kezdeményező fél) írásban nyújtja be a másik félhez (a továbbiakban: válaszadó fél). Kérelmében a kezdeményező fél bemutatja a megoldandó kérdéseket, ismerteti a vitatott intézkedést, és részletezi azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítéli meg, hogy az intézkedés nem egyeztethető össze e megállapodás rendelkezéseivel.

6. A kezdeményező és a válaszadó fél eltérő megállapodása hiányában a választottbíróság három választottbíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:

a) a választottbírósági eljárás iránti kérelem kézhezvételét követő hatvan (60) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett fél is kinevez egy-egy választottbírót. Az e két választottbíró kijelölését követő harminc (30) napon belül kezdeményező és a válaszadó fél közös megegyezéssel kijelöl egy harmadik választottbírót, aki a választottbíróság elnökeként jár el;

b) amennyiben a kezdeményező fél vagy a válaszadó fél nem jelöl ki választottbírót, vagy a harmadik választottbíró e bekezdés a) pontja szerinti kijelölésére nem kerül sor, a kezdeményező fél vagy a válaszadó fél felkérheti az ICAO-tanács elnökét, hogy a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül jelölje ki a szükséges választottbírót, illetve választottbírákat. Amennyiben az ICAO-tanács elnöke Katar vagy valamely EU-tagállam állampolgára, akkor a kijelölésre a szóban

forgó tanács ilyen alapon nem kizárt rangidős alelnökét kell felkérni.

7. A választottbíróság létrejöttének időpontja az az időpont, amikor a három választottbíró közül az utolsó elfogadta a kinevezést.

8. Az eljárásokat azon eljárási szabályzatnak megfelelően kell lefolytatni, amelyet a vegyes bizottságnak a lehető leghamarabb el kell fogadnia, figyelemmel e cikk rendelkezéseire és e megállapodás a 22. cikke (4) bekezdésének b) pontjára és (5) bekezdésére. Amíg a vegyes bizottság el nem fogadja az eljárási szabályzatot, a bíróság maga állapítja meg saját eljárási szabályait.

9. A kezdeményező fél kérelmére a választottbíróság a jogerős döntésének meghozataláig felhatalmazhatja a kezdeményező felet arra, hogy ideiglenes enyhítő intézkedést fogadjon el, vagy felkérje a megkeresett felet, hogy fogadjon el ideiglenes enyhítő intézkedéseket.

10. A választottbíróság a felállítását követő kilencven (90) napon belül időközi jelentést ad ki a kezdeményező fél és a válaszadó fél részére, amelyben tájékoztatást nyújt a tényállásról, a vonatkozó rendelkezések alkalmazhatóságáról, valamint a megállapításait és ajánlásait alátámasztó alapvető indokokról. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíróság elnöke írásban értesíti a kezdeményező felet és a válaszadó felet, ismertetve a késedelem okait és az időközi jelentés kiadásának tervezett időpontját. A választottbíróság semmilyen körülmények között nem mulaszthatja el az időközi jelentésnek a választottbíróság létrehozásától számított százhúsz (120) napon belüli kiadását.

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

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

13. Ha valamelyik fél intézkedést hozott a másik fél légi fuvarozója működési engedélyének vagy műszaki engedélyének elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, illetve a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél kérelmére – ha a bíróság az ügyet sürgősnek ítéli –, az e cikk (10), (11) és (12) bekezdésében megállapított határidők megfeleződnek.

14. A választottbíróság végleges döntésének meghozatalától számított tíz (10) napon

belül a kezdeményező fél és a válaszadó fél kérheti a végleges döntés pontosítását, aminek a kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül eleget kell tenni.

15. Amennyiben a választottbíróság e megállapodás megsértését állapítja meg, és úgy ítéli meg, hogy a felelős fél nem tesz eleget a választottbíróság végleges döntésének, vagy a választottbíróság végleges döntésének meghozatalától számított hatvan (60) napon belül nem sikerül kölcsönösen kielégítő megállapodásra jutnia a másik féllel, a másik fél felfüggesztheti az e megállapodás alapján keletkezett hasonló előnyök alkalmazását mindaddig, amíg a felelős fél nem teljesíti a választottbíróság végleges döntését, vagy a kezdeményező fél és a válaszadó fél kölcsönösen kielégítő megoldásra nem jut.

16. A felek az általuk kijelölt választottbíró költségeit maguk viselik. A választottbíróság egyéb költségei egyenlően oszlanak meg a felek között.

24. CIKK

Más megállapodásokhoz való viszony

1. Ez a megállapodás – az e cikk (2) és (7) bekezdésében foglalt feltételek mellett – felfüggeszti a felek között a megállapodásával azonos tárgyú korábbi megállapodásokat és egyezményeket, kivéve, ha e megállapodás megszűnik.

2. Az uniós tagállamok és Katar közötti korábbi légiközlekedési megállapodásoknak vagy egyezmények az e megállapodás 2., 3., 8. és 11. cikkének hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkozó rendelkezései továbbra is alkalmazandók e megállapodás értelmében, amennyiben azok az érintett légi fuvarozók számára kedvezőbb és/vagy rugalmasabb feltételeket biztosítanak. Az érintett uniós tagállam légi fuvarozóit az említett rendelkezésekkel összhangban megillető valamennyi jog és előny az Európai Unió összes fuvarozóját megilleti.

3. Az előző bekezdés alkalmazásában a felek között a tekintetben kialakuló vitákat, hogy a felek közötti korábbi megállapodások vagy egyezmények szerinti feltételek és elbírálások kedvezőbbek-e, illetve rugalmasabbak-e, e megállapodás 23. cikkében meghatározott vitarendezési mechanizmus keretében kell rendezni.

4. Minden olyan további forgalmi jog, amelyet Katar az uniós tagállamok számára, illetve az uniós tagállamok Katar számára e megállapodás hatálybalépését követően biztosítanak, e megállapodás hatálya alá tartozik, és nem tehet különbséget az Európai Unió légi fuvarozói között. Ezekről az intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell a vegyes bizottságot.

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

6. Amennyiben a felek többoldalú megállapodás részes felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO által a légi közlekedés területén elfogadott, a megállapodás hatálya alá

tartozó kérdéseket érintő határozatot, e megállapodás 22. cikke szerint konzultálnak a vegyes bizottság keretében annak meghatározása céljából, hogy a szóban forgó fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

7. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti az uniós tagállamok és Katar közötti, a fennhatóságuk alá tartozó azon területekre vonatkozó, meglévő és jövőbeli megállapodások érvényességét és alkalmazását, amelyek nem tartoznak az e megállapodás 1. cikkében meghatározott „terület” fogalmába.

25. CIKK

Módosítások

Az e megállapodás 22. cikkével összhangban tartott konzultációk alapján a felek megállapodhatnak e megállapodás bármely módosításáról. A módosítások az e megállapodás 29. cikkében meghatározott feltételekkel összhangban lépnek hatályba.

26. CIKK

Új európai uniós tagállam csatlakozása.

1. E megállapodás csatlakozásra nyitva áll azon államok számára, amelyek a megállapodás aláírásának időpontját követően válnak uniós tagállammá.

2. Ebben az esetben az Európai Unió e tagállamának a megállapodáshoz való csatlakozása egy csatlakozási okiratnak az Európai Unió Tanácsának főtitkáránál történő letétbe helyezésével történik, és a főtitkár értesíti Katart a csatlakozási okirat letétbe helyezéséről és annak időpontjáról. A szóban forgó uniós tagállam csatlakozása a csatlakozási okirat letétbe helyezésének napját követő 30. naptól hatályos.

3. E megállapodás 24. cikkének (1), (2), (3) és (7) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó azokra a meglévő megállapodásokra és egyezményekre, amelyek az Európai Unió egy adott tagállamának csatlakozásakor hatályban vannak.

27. CIKK

Megszűnés

A felek bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesíthetik a másik felet az e megállapodás megszüntetésére irányuló döntésükről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO-nak és az ENSZ Titkárságának is megküldik. E megállapodás a megszűnésről küldött írásbeli értesítés időpontját követően egy (1) évvel, a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) forgalmi idénye végén, greenwichi középidő szerint éjfélkor szűnik meg, amennyiben ezen időszak lejárta előtt a felek nem egyeznek meg értesítés visszavonásáról.

28. CIKK

A megállapodás nyilvántartásba vétele

E megállapodást és valamennyi módosítását az egyezmény 83. cikkével összhangban az ICAO-nál, illetőleg az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 102. cikkével összhangban az ENSZ Titkárságánál nyilvántartásba kell venni.

29. CIKK

Hatálybalépés, ideiglenes alkalmazás és letéteményes

1. Ez a megállapodás az attól a naptól számított második hónap első napján lép hatályba, amelyen a felek az e megállapodás hatálybalépésével kapcsolatos, alkalmazandó jogi eljárásaik befejezéséről szóló értesítést egymásnak megküldték.

2. Az (1) bekezdés alkalmazásában Katar diplomáciai úton értesíti az Európai Unió Tanácsának főtitkárát, és az Európai Unió Tanácsának főtitkára is diplomáciai úton értesíti Katart.

3. E cikk (1) bekezdése ellenére a felek e megállapodást annak aláírása napjától kezdődően – az esetnek megfelelően – saját belső eljárásaikkal és/vagy nemzeti jogszabályaikkal összhangban ideiglenesen alkalmazzák.

4. E megállapodás letéteményese az Európai Unió Tanácsának főtitkára.

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

Kelt […]-ban/-ben […]-án/-én, két eredeti példányban angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, horvát, ír, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, szlovén, valamint arab nyelven; a szövegek mindegyike egyaránt hiteles. A nyelvi változatok közötti eltérés esetén a vegyes bizottság határoz arról, hogy mely nyelvi változat használandó.

A Katari Állam részéről

az Európai Unió részéről

a Belga Királyság részéről,

a Bolgár Köztársaság részéről,

a Cseh Köztársaság részéről,

a Dán Királyság részéről,

a Németországi Szövetségi Köztársaság részéről,

az Észt Köztársaság részéről,

Írország részéről,

a Görög Köztársaság részéről,

a Spanyol Királyság részéről,

a Francia Köztársaság részéről,

a Horvát Köztársaság részéről,

az Olasz Köztársaság részéről,

a Ciprusi Köztársaság részéről,

a Lett Köztársaság részéről,

a Litván Köztársaság részéről,

a Luxemburgi Nagyhercegség részéről,

Magyarország részéről,

Málta részéről,

a Holland Királyság részéről,

az Osztrák Köztársaság részéről,

a Lengyel Köztársaság részéről,

a Portugál Köztársaság részéről,

Románia részéről,

a Szlovén Köztársaság részéről,

a Szlovák Köztársaság részéről,

a Finn Köztársaság részéről,

a Svéd Királyság részéről,

1. MELLÉKLET

ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

1. Az e megállapodás 2. cikkének (2) bekezdésében foglaltak ellenére az utas-, vegyes és kizárólag áruszállítási szolgáltatások esetében a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak, valamint a kizárólag áruszállítási szolgáltatások esetében az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a meghatározott útvonalakon történő gyakorlására az e mellékletében megállapított átmeneti rendelkezések vonatkoznak.

2. A harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a Katarban található pontok és Belgiumban, Németországban, Franciaországban, Olaszországban és Hollandiában található pontok között történő gyakorlása a 4–8. ponttal összhangban fokozatosan liberalizálásra kerül.

3. A kizárólag áruszállítási szolgáltatások esetében az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok a 9. ponttal összhangban fokozatosan emelkednek, majd az átmeneti időszak végén a heti járatsűrűség jogosultság a megállapodás szerinti hét (7) lesz.

4. A 2. pontban említett, az EU tagállamaiba irányuló/onnan kiinduló szolgáltatások esetében a felek légi fuvarozói e megállapodás aláírásának napjától kezdve jogosultak a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 7. és 8. pontban szereplő táblázatokban „kiindulási helyzetként” említett heti jogosultságok és a hozzájuk tartozó útvonalak szerinti gyakorlására.

5. A 2. pontban említett, az Európai Unió tagállamaiba irányuló/onnan kiinduló szolgáltatásokra vonatkozó járatsűrűségi jogosultságok gyakorlása a 7. és 8. pontban szereplő táblázatokban előírt lépések szerint történik. Az „1. lépés” az IATA 2020/21-es téli menetrendi időszakának első napján lép hatályba, a következő lépések pedig („2–5. lépés”) az IATA 2021/2022-es, 2022/2023-as, 2023/2024-es és 2024/2025-ös téli menetrendi időszakának első napján.

6. Az IATA 2024/2025-ös téli menetrendi időszakának első napjától kezdve („5. lépés”) mindkét fél légi fuvarozói jogosultak az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdésének c) pontjában biztosított, harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok gyakorlására, anélkül, hogy a Katarban található pontok és az EU-tagállamokban található pontok között az útvonalak, a kapacitás és/vagy a járatsűrűség tekintetében bármilyen korlátozás érvényesülne.

7. Az utas- és vegyes szállítási szolgáltatásoknak a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti nyújtása tekintetében a felek légi fuvarozói a következő heti gyakorisággal üzemeltethetnek járatokat:

a. Katarban található célpontokból Belgiumban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
Az összes pontból az összes pontba	14	19	24	29	34	Korlátlan

b. Katarban található célpontokból Franciaországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Jelenlegi helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
A Katarban található összes célpontból Párizsba és vissza	21	24	27	30	33	Korlátlan
A Katarban található összes célpontból Nizzába és vissza	7	10	14	17	21	Korlátlan
A Katarban található összes célpontból Lyonba és vissza	7	10	14	17	21	Korlátlan
Az összes további célpontból és célpontba	7	10	14	17	21	Korlátlan

c. Katarban található célpontokból Németországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
A Katarban található összes célpontból Frankfurtba és vissza	14	18	21	24	28	Korlátlan
A Katarban található összes célpontból Münchenbe és vissza	14	18	21	24	28	Korlátlan
Az összes további	7	11	14	17	21	Korlátlan

célpontból és célpontba						

d. Katarban található célpontokból Olaszországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	**Kiindulási helyzet**	**1. lépés**	**2. lépés**	**3. lépés**	**4. lépés**	**5. lépés**
Az összes pontból az összes pontba	81	84	84	89	92	Korlátlan

e. Katarban található célpontokból Hollandiában található célpontokba és vissza

Útvonalak	**Kiindulási helyzet**	**1. lépés**	**2. lépés**	**3. lépés**	**4. lépés**	**5. lépés**
A Katarban található összes célpontból Amszterdamba és vissza	10	12	14	14	17	Korlátlan
Az összes további célpontból és célpontba	7	7	14	17	21	Korlátlan

8. Az utas- és vegyes szállítási szolgáltatásoknak a harmadik és negyedik szabadságjog szerinti nyújtása tekintetében a felek légi fuvarozói a következő heti gyakorisággal üzemeltethetnek járatokat:

a. Katarban található célpontokból Belgiumban található célpontokba és vissza

Útvonalak	**Kiindulási helyzet**	**1. lépés**	**2. lépés**	**3. lépés**	**4. lépés**	**5. lépés**
Az összes pontból az összes pontba	35	39	42	45	49	Korlátlan

b. Katarban található célpontokból Franciaországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
Az összes pontból az összes pontba	7	10	14	17	21	Korlátlan

c. Katarban található célpontokból Németországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
Az összes pontból az összes pontba	10	14	14	17	21	Korlátlan

d. Katarban található célpontokból Olaszországban található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
Az összes pontból az összes pontba	19	21	21	24	28	Korlátlan

e. Katarban található célpontokból Hollandiában található célpontokba és vissza

Útvonalak	Kiindulási helyzet	1. lépés	2. lépés	3. lépés	4. lépés	5. lépés
Az összes pontból az összes pontba	10	14	14	17	21	Korlátlan

9. A kizárólag árufuvarozási szolgáltatások ötödik szabadságjog szerinti nyújtása esetében a felek légi fuvarozói e megállapodás aláírásának napjától kezdve jogosultak arra, hogy az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdésének c) pontja szerinti forgalmi jogok alapján minden egyes uniós tagállam és Katar között heti három (3) járatsűrűséggel üzemeltessenek járatokat („kiindulási helyzet”). Erre a gyakorisági jogosultságra az alábbi táblázatban szereplő lépések vonatkoznak, és a heti járatsűrűség végül eléri a hetet (7). Az „1. lépés” az IATA 2020/21-es téli menetrendi időszakának első napján lép hatályba, a következő lépések pedig („2–4. lépés”) az IATA 2021/2022-es, 2022/2023-as és 2023/2024-es téli menetrendi időszakának első napján.

Kiindulási helyzet	**1. lépés**	**2. lépés**	**3. lépés**	**4. lépés**
3	4	5	6	7

10. E megállapodás 24. cikkének (2) bekezdésével összhangban, amennyiben a megállapodás aláírása előtt nyújtott, kizárólag árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó, ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdésének c) pontjában meghatározottaktól eltérő földrajzi hatállyal rendelkeznek, ez a földrajzi hatály továbbra is alkalmazható az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott földrajzi hatály helyett az e megállapodás aláírását megelőzően megadott jogosultságok tekintetében.

2. MELLÉKLET

AZ ÖTÖDIK SZABADSÁGJOG SZERINTI FORGALMI JOGOK FÖLDRAJZI ALKALMAZÁSA A KIZÁRÓLAG ÁRUFUVAROZÁSRA SZOLGÁLÓ JÁRATOK TEKINTETÉBEN

1. SZAKASZ

Az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdése c) pontjának i. alpontja szerinti földrajzi hatály magában foglalja az észak- és dél-amerikai kontinens egészét, valamint az azzal határos szigeteket, Bermudát, a karib-tengeri szigetek egy részét, a Hawaii-szigeteket (ideértve Midwayt és Palmyrát). A megállapodás aláírásának időpontjában ez a következőket foglalja magában:

Észak-Amerika
Kanada, Egyesült Államok, Mexikó

Karib-szigetek és Bermuda
Anguilla, Antigua és Barbuda, Bahama-szigetek, Barbados, Bermuda, Kajmán-szigetek, Kuba, Dominika, Dominikai Köztársaság, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts és Nevis, Saint Vincent és Grenadine-szigetek, Trinidad és Tobago, Turks- és Caicos-szigetek, Brit Virgin-szigetek

Közép-Amerika
Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Dél-Amerika
Argentína, Bolívia, Brazília, Chile, Kolumbia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

2. SZAKASZ

Az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdése c) pontjának ii. B) alpontja szerinti földrajzi hatály kiterjed Ázsiának az Iránytól keletre fekvő részére (Iránt is beleértve), és az azzal szomszédos szigetekre, Ausztráliára, Új-Zélandra és az azzal szomszédos szigetekre, valamint a Csendes-óceán egyes szigeteire. A megállapodás aláírásának időpontjában ez a következőket foglalja magában:

Dél-Ázsia
Afganisztán, Banglades, Bhután, India (beleértve az Andaman-szigeteket is), Maldív-szigetek, Nepál, Pakisztán, Srí Lanka

Közép-Ázsia
Kazahsztán, Kirgizisztán, Mongólia, Oroszország, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán

Kelet-Ázsia
Kína, Hongkong, Japán, Észak-Korea, Dél-Korea, Makaó KKT, Tajvan

Délkelet-Ázsia
Brunei Darussalam Állam, Kambodzsa, Indonézia, Laosz, Malajzia, Mianmar/Burma, Pápua Új-Guinea, Fülöp-szigetek, Szingapúr, Thaiföld, Vietnam

Ázsia, Csendes-óceán

Amerikai Szamoa, Ausztrália, Karácsony-sziget, Kókusz-szigetek (Keeling-szigetek), Cook-szigetek, Fidzsi-szigetek, Guam, Kiribati, Marshall-szigetek, Mikronézia, Nauru, Új-Zéland, Niue-sziget, Norfolk-sziget, Északi-Mariana-szigetek, Palau, Szamoa, Salamon-szigetek, Tonga, Tuvalu, Vanuatu