



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. május 10.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. május 6.
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Tárgy:	MELLÉKLET a következőhöz: Javaslat – A Tanács határozata a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodásnak az Unió nevében történő megkötéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 193 final számú dokumentum
MELLÉKLETÉT.

Melléklet: COM(2022) 193 final - ANNEX



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.5.6.
COM(2022) 193 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

**Javaslat
A Tanács határozata**

a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, valamint az Európai Unió és tagállamai közötti átfogó légiközlekedési megállapodásnak az Unió nevében történő megkötéséről

MELLÉKLET

**Átfogó légiközlekedési megállapodás
a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének tagállamai, és
az Európai Unió és tagállamai
között**

Az alábbi országok kormányai:

BRUNEI DARUSSALAM ÁLLAM,

A KAMBODZSAI KIRÁLYSÁG,

AZ INDONÉZ KÖZTÁRSASÁG,

A LAOSZI NÉPI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG,

MALAJZIA,

A MIANMARI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

A FÜLÖP-SZIGETEKI KÖZTÁRSASÁG,

A SZINGAPÚRI KÖZTÁRSASÁG,

A THAIFÖLDI KIRÁLYSÁG, és

A VIETNAMEI SZOCIALISTA KÖZTÁRSASÁG,

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

egyrésről,

és

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

A HORVÁT KÖZTÁRSASÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

MAGYARORSZÁG,

**A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG,
A HOLLAND KIRÁLYSÁG,
AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,
ROMÁNIA,
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,
A FINN KÖZTÁRSASÁG és
A SVÉD KIRÁLYSÁG,**

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

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

másrészről,

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

FELISMERVE a hatékony 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 tisztességes versenykörnyezeten, 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, hogy az ASEAN-tagállamok és az EU tagállamai részes felei a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezménynek,

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

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

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

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a felek között meglévő megállapodások és egyezmények keretére 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 az egyéb kedvezményezettek számára,

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 többoldalú megállapodásokkal, többek között a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: az ICAO) eszközeivel,

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

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

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

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

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK

HATÁLY

1. Ez a megállapodás az Unió légi fuvarozói által az ASEAN-tagállamok területéről induló, területén belüli vagy területére irányuló, valamint az ASEAN-tagállamok légi fuvarozói által az Unió területéről induló, területén belüli vagy területére irányuló légiközlekedési szolgáltatások nyújtását, valamint az e légi közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódó bizonyos szolgáltatások e megállapodással összhangban történő nyújtását szabályozza.

2. A kétségek elkerülése érdekében ez a megállapodás semmi esetre sem értelmezhető úgy, mint amely egy ASEAN-tagállam bármely légi fuvarozója által egy másik ASEAN-tagállam területéről induló, egy másik ASEAN-tagállam területén belüli vagy egy másik ASEAN-tagállam területére irányuló légiközlekedési szolgáltatások nyújtását, vagy az ilyen légi közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódó bizonyos szolgáltatások nyújtását szabályozza.

2. CIKK

Fogalommeghatározások

1. E megállapodás alkalmazásában:
 - (a) „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény, amely magában foglal minden, az egyezmény 90. cikke alapján elfogadott mellékletet, valamint a mellékletek vagy az egyezmény 90. és 94. cikk szerinti módosításait, amennyiben ezek a mellékletek és módosítások a felek számára hatályba léptek;
 - (b) „Montreali Egyezmény”: a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban létrejött egyezmény;
 - (c) „légi közlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, a nyilvánosság számára díj vagy ellenszolgáltatás ellenében igénybe vehető, légi járműveken történő szállítása, amely magában foglalja a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti járatokat is;
 - (d) „illetőségre vonatkozó megállapítás”: annak a ténynek az elismerése, hogy a jelen megállapodás értelmében járatok üzemeltetésére vonatkozó engedélyért folyamodó légi fuvarozó eleget tesz a 4. cikkben a tulajdonjog, a tényleges ellenőrzés és a gazdasági tevékenység székhelye tekintetében támasztott követelményeknek;

- (e) „illetékes hatóságok”: az e megállapodás értelmében a felekre háruló szabályozási vagy igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatalok vagy szervek;
- (f) „versenyhatóság”: valamely fél versenyjogának érvényesítéséért felelős illetékes hatóság vagy hatóságok, ideértve az Unió esetében az Európai Bizottságot is;
- (g) „versenyjog”: az egyik fél joghatósága alá tartozó, a következő magatartással foglalkozó jog, amennyiben az hatással lehet az adott fél területére irányuló, onnan induló vagy azon belüli légi közlekedési szolgáltatásokra:
 - (i) légi fuvarozók közötti megállapodások, légi fuvarozók társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;
 - (ii) erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több légi fuvarozó részéről; vagy
 - (iii) a légi fuvarozók közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen csökkentik a versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;
- (h) „számítógépes helyfoglalási rendszer” vagy „SzHR”: olyan számítógépes rendszer, amely tájékoztatást nyújt egynél több légi fuvarozóról (többek között annak menetrendjéről, szabad kapacitásáról és díjtételeiről) olyan eszközökkel vagy azok nélkül, amelyeken keresztül helyfoglalás végezhető, vagy jegyek adhatók ki oly módon, hogy ezen szolgáltatások részben vagy egészben az előfizetők rendelkezésére állnak; magában foglal „globális értékesítési rendszereket” (GDS) is, amennyiben ezek tartalmazzak légi közlekedési termékeket;
- (i) „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés;
- (j) „tényleges ellenőrzés”: jogosultságok, szerződések, illetve bármely más eszköz alapján létrejött kapcsolat, amely elkülönülten vagy együttesen, és az adott eset jogi és ténybeli körülményeinek figyelembevételével lehetővé teszi döntő befolyás közvetlen vagy közvetett módon való gyakorlását egy vállalkozásban, különösen az alábbiak által:

- (i) egy vállalkozás eszközeinek teljes vagy részleges használati joga;
 - (ii) olyan jogosultságok és szerződések, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás testületeinek összetételére, szavazására vagy határozataira vonatkozóan, vagy egyébként biztosítanak döntő befolyást a vállalkozás üzletmenetére nézve;
- (k) „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;
- (l) „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költsége, amely magában foglalhatja a tőkeköltségek és az értékcsökkenési leírás megfelelő összegeit, valamint a karbantartási, üzemeltetési, irányítási és igazgatási költségeket;
- (m) „nemzetközi légi közlekedés”: az egynél több állam területe feletti légtérben megvalósuló légi közlekedés;
- (n) „jelentős ügyletek”: áruk és szolgáltatások nyújtása, amely olyan méretű, hogy befolyásolja a felek légi fuvarozóinak tisztességes és egyenlő versenyfeltételeit;
- (o) „nem menetrend szerinti légi járat”: olyan légi közlekedési szolgáltatás, amely nem menetrend szerinti járat;
- (p) „fél”: egyrészt az Unió és az EU tagállamai, másrészt az ASEAN valamely tagállama;
- (q) „felek”:
- (i) az Unió és az EU tagállamai; valamint
 - (ii) az ASEAN tagállamai.
- (r) „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;

- (s) „menetrend szerinti légi járatok”: olyan repüléssorozat, amely megfelel az összes alábbi jellemzőnek:
 - (i) keresztülhalad egynél több állam területe feletti légtéren;
 - (ii) utas, poggyász, postai küldemények és/vagy áru légi járművel történő szállítása térítés ellenében olyan módon, hogy minden járat nyitva áll a nyilvánosság számára;
 - (iii) úgy üzemeltetik, hogy az ugyanazon két vagy több pont közötti forgalmat szolgálja ki, akár:
 - (A) közzétett menetrend alapján; akár
 - (B) olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsorozatot képeznek;
- (t) „saját kiszolgálás”: amikor a légi fuvarozó 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 légi fuvarozók egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, ha:
 - (i) az egyik többségi tulajdonnal rendelkezik a másikban; vagy
 - (ii) mindegyiknek egy adott szervezet a többségi tulajdonosa;
- (u) „a felek egyikének gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar”: olyan kivételes, ideiglenes és jelentős válság, amely egy ASEAN-tagállam vagy egy uniós tagállam egész gazdaságát érinti, nem csupán egy konkrét régiót vagy gazdasági ágazatot;
- (v) „állami tulajdonban lévő vállalkozás”: olyan kereskedelmi tevékenységet folytató vállalat, amely:
 - (i) esetében valamely fél a vállalat jegyzett tőkéjének vagy a vállalat által kibocsátott részvényekhez kapcsolódó szavazatok több mint 50 %-ával rendelkezik; vagy

- (ii) felett az egyik fél közvetetten vagy közvetlenül döntő befolyást gyakorol vagy lehetősége van arra, hogy döntő befolyást gyakoroljon az abban való pénzügyi részesedése, a működésére irányadó szabályok vagy gyakorlatok alapján vagy az ilyen döntő befolyás kialakításához kapcsolódó más eszköz révén. Valamely fél részéről döntő befolyásnak kell tekinteni, amikor valamely fél közvetlenül vagy közvetve a vállalkozás igazgatási, irányító vagy felügyelő testülete tagjainak több mint felét kinevezheti;
- (w) „nem kereskedelmi célú leszállás”: olyan leszállás, amely nem utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények légi fuvarozás keretében történő felvételére vagy kirakására szolgál;
- (x) „támogatás”: a kormányzat vagy bármely más állami szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás, beleértve a következőket:
 - (i) pénzeszközök – például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;
 - (ii) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének elmulasztása;
 - (iii) az általános infrastruktúra szükségletein kívüli áruk vagy szolgáltatások 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 (1) bekezdés x) pontjának i., ii. és iii. alpontjában említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól,

az engedélyező hatóság joghatósága alá tartozó jogalanyra vagy iparágra, illetve szervezetek vagy iparágak csoportjára korlátozódik, és a légi fuvarozók számára gazdasági előnyt biztosít. Nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi beavatkozás előnyt biztosít, amennyiben egy magánpiaci szereplő a szóban forgó közigazgatási szervével

meg egyező helyzetben, kizárólag jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelve ugyanazt a pénzügyi beavatkozást nyújtotta volna;

- (y) „ár”: utasok, poggyász és/vagy áru (a postai küldemények kivételével) légi közlekedésben (a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggő bármely egyéb szállítási módot is beleértve) történő szállításáért a légi fuvarozók – vagy azok képviselői – által felszámított díjak, tarifák vagy illetékek, valamint az ilyen díjak, tarifák vagy illetékek rendelkezésre állásának feltételei;
- (z) „terület”: az ASEAN-tagállamok esetében a szárazföldi terület, a belvizek, a szigetek közötti vizek, a parti tenger, a tengerfenék és annak altalaja, valamint a felettük lévő légtér; valamint az Unió esetében az Európai Unióról szóló szerződés hatálya alá tartozó szárazföldi terület, belvizek és felségvizek, az említett szerződésben meghatározott feltételek szerint, valamint a tengerfenék és annak altalaja és az ezek feletti légtér; valamint
- (aa) „használati díj”: a légi fuvarozókra a repülőtér, a légi navigáció vagy a légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgáltatások – beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat és létesítményeket is – biztosításért kivetett díj, vagy a zajjal kapcsolatos díj, amely magában foglalja a repülőtereken vagy azok környékén felmerülő helyi levegőtisztasági problémák kezelését célzó díjakat is. A kétségek elkerülése érdekében ez a meghatározás nem foglalja magában a nemzetközi légi közlekedésből származó, éghajlatváltozással összefüggő kibocsátások kezelésére szolgáló rendszereket.

3. CIKK

Forgalmi jogok biztosítása

Útvonal-meghatározás

1. Valamennyi ASEAN-tagállam engedélyezi az uniós légi fuvarozók számára, hogy a következő útvonalakon üzemeljenek:

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

A fent meghatározott útvonalak alkalmazásában a közbenső pontok és az azokon túli pontok magukban foglalják bármely más ASEAN-tagállam egy vagy több pontját.

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

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

A fent meghatározott útvonalak alkalmazásában a közbenső pontok és az azokon túli pontok az Unió magukban foglalják bármely más EU-tagállam egy vagy több pontját.

Forgalmi jogok

3. A felek biztosítják egymásnak a légi fuvarozóik által végzett nemzetközi légi fuvarozás tekintetében az alábbi jogokat:

- (a) a jogot nyújtó fél területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
- (b) a jogot nyújtó fél területén való, nem kereskedelmi célú leszállás joga;
- (c) valamely ASEAN-tagállam légi fuvarozóinak azon joga, hogy menetrend szerinti és nem menetrend szerinti személyszállítási, áruszállítási és vegyes szolgáltatások révén nemzetközi légi fuvarozást végezzenek az adott ASEAN-tagállam bármely pontja és az Unió bármely pontja között (harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok);
- (d) az uniós légi fuvarozók azon joga, hogy menetrend szerinti és nem menetrend szerinti személyszállítási, áruszállítási és vegyes szolgáltatások révén nemzetközi légi fuvarozást végezzenek az Unió bármely pontja és az ASEAN-tagállamok bármely pontja között (harmadik és negyedik szabadságjog szerinti forgalmi jogok);
- (e) valamely ASEAN-tagállam légi fuvarozóinak azon joga, hogy menetrend szerinti és nem menetrend szerinti személyszállítási, áruszállítási és vegyes szolgáltatások révén nemzetközi légi fuvarozást végezzenek valamely uniós tagállam bármely pontja és egy másik uniós tagállam bármely pontja vagy egy harmadik ország bármely pontja között egy olyan járat részeként, amelynek kiindulási pontja vagy célállomása az adott ASEAN-tagállamban található (ötödik szabadságjog), e cikk (4) bekezdésére is figyelemmel;
- (f) az uniós légi fuvarozók azon joga, hogy menetrend szerinti és nem menetrend szerinti személyszállítási, áruszállítási és kombinált szolgáltatások révén nemzetközi légi fuvarozást végezzenek egy

ASEAN-tagállam bármely pontja és egy másik ASEAN-tagállam bármely pontja vagy egy harmadik ország bármely pontja között egy olyan járat részeként, amelynek kiindulási pontja vagy célállomása az Unióban található (ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogok), e cikk (5) bekezdésére is figyelemmel; valamint

- (g) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

4. A személyszállítási és vegyes szolgáltatások tekintetében az e cikk (3) bekezdésének e) pontja alapján biztosított jogok minden ASEAN-tagállam esetében a következő feltételektől függnék:

- (a) e megállapodás hatálybalépését követően minden irányban hetente legfeljebb hét (7) járat üzemeltethető közvetlenül az egyes uniós tagállamokba induló vagy érkező járatokkal;
- (b) két (2) év elteltével minden irányban legfeljebb heti hét (7) további járat üzemeltethető az egyes uniós tagállamokba induló vagy érkező járatokkal; valamint
- (c) az e cikk (4) bekezdésének b) pontja alapján üzemeltetett járatok nem szolgálhatnak ki egy uniós tagállam és egy harmadik ország közötti olyan útvonalakat, amelyeket valamely uniós légi fuvarozó már kiszolgál. E bekezdés alkalmazásában egy útvonalat akkor kell egy uniós légi fuvarozó által kiszolgáltatni tekinteni, ha a légi fuvarozó az említett útvonalat menetrend szerinti járatokkal saját légi járművével, személyzettel együtt vagy anélkül bérelt légi járművekkel, illetve megállás nélküli járatok esetében járatmegosztással üzemelteti.

5. A személyszállítási és vegyes szolgáltatások tekintetében az e cikk (3) bekezdésének f) pontja alapján biztosított jogok minden EU-tagállam esetében a következő feltételektől függnék:

- (a) e megállapodás hatálybalépését követően minden irányban hetente legfeljebb hét (7) járat üzemeltethető közvetlenül az egyes ASEAN-tagállamokba induló vagy érkező járatokkal;
- (b) két év elteltével minden irányban legfeljebb heti hét (7) további járat üzemeltethető az egyes ASEAN-tagállamokba induló vagy érkező járatokkal; valamint
- (c) az e cikk (5) bekezdésének b) pontja alapján üzemeltetett járatok nem szolgálhatnak ki egy ASEAN-tagállam és egy harmadik ország közötti olyan útvonalakat, amelyeket valamely ASEAN-tagállam légi

fuvarozója már kiszolgál. E bekezdés alkalmazásában egy útvonalat akkor kell egy ASEAN-tagállam légi fuvarozója által kiszolgáltatni tekinteni, ha a légi fuvarozó az említett útvonalat menetrend szerinti járatokkal saját légi járművével, személyzettel együtt vagy anélkül bérelt légi járművekkel, illetve megállás nélküli járatok esetében járatmegosztással üzemelteti.

Üzemeltetési rugalmasság

6. A felek légi fuvarozói a fenti (1) és (2) bekezdésben meghatározott útvonalakon üzemelő bármely, illetve valamennyi járat tekintetében saját döntésük szerint:

- (a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
- (b) egyazon járat esetében különböző járatszámokat kombinálhatnak;
- (c) az e cikk (3) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben kiszolgálhatnak közbelső 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) másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre;
- (h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére; valamint
- (i) ugyanazon EU-tagállamon belül vagy ASEAN-tagállamon belül ugyanazon szolgáltatás keretében egynél több pontot is kiszolgálhatnak (co-terminalisation).

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

- (a) egy ASEAN-tagállam légi fuvarozói által üzemeltetett járatok kiszolgálják egy az adott ASEAN-tagállamban található pontot; valamint
- (b) az Unió légi fuvarozói által üzemeltetett járatok kiszolgálják egy Unión belüli pontot.

8. A felek minden légi fuvarozó számára lehetővé teszik, hogy az általa kínált nemzetközi légi fuvarozásban a járatsűrűséget és a kapacitást 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, megkülönböztetésmentes módon szükséges, vagy e megállapodás másként rendelkezik.

9. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezendő oly módon, mint amely az alábbi jogok bármelyikét biztosítja:

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

4. CIKK

Üzemeltetési engedély és műszaki jóváhagyások

1. Az egyik fél légi fuvarozója által benyújtott, üzemeltetési engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor a másik fél a legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, feltéve hogy az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

- (a) valamely ASEAN-tagállam légi fuvarozói esetében:
 - (i) a légi fuvarozó központi ügyvezetésének helye az adott ASEAN-tagállamban található, és a légi fuvarozó az

ugyanazon ASEAN-tagállam jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;

- (ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést az üzemeltetési engedélyt kiadó ASEAN-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen meg van határozva; valamint
 - (iii) a légi fuvarozó tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – az adott ASEAN-tagállam és/vagy az adott ASEAN-tagállamban illetőséggel rendelkező személyek kezében van;
- (b) az Unió légi fuvarozói esetében:
- (i) a légi fuvarozó az Európai Unió területén székhellyel és az uniós jognak megfelelő érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezik;
 - (ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést az üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen meg van határozva; valamint
 - (iii) a légi fuvarozó egy vagy több EU-tagállam, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás egy vagy több tagállama, Svájc és/vagy ezen államokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;
- (c) a 15. és 16. cikk teljesül; valamint
- (d) a légi fuvarozó teljesíti a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi szolgáltatások üzemeltetésére szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében előírt feltételeket.

2. E cikk és az 5. cikk alkalmazásában a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzésére vonatkozó bizonyíték a következőkre terjed ki:

- (a) az érintett légi fuvarozó, amely az érintett fél illetékes hatósága által kiállított érvényes működési engedéllyel vagy engedéllyel rendelkezik, és megfelel a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére vonatkozó üzemeltetési engedélyt vagy engedélyt kibocsátó fél kritériumainak; valamint

- (b) az a fél, amely az adott légi fuvarozó tekintetében rendelkezik az ICAO szabványainak megfelelő repülésvédelmi és -biztonsági felügyeleti programokkal, illetve azokat fenntartja.

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

4. Az egyik fél légi fuvarozója üzemeltetési 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 5. cikk (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.

5. CIKK

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

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

- (a) valamely ASEAN-tagállam légi fuvarozói esetében:
 - (i) a légi fuvarozó központi ügyvezetésének helye nem az adott ASEAN-tagállamban található, vagy a légi fuvarozó nem rendelkezik az ugyanazon ASEAN-tagállam jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
 - (ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést nem az üzemeltetési engedélyét kiadó ASEAN-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen meghatározva; vagy
 - (iii) a légi fuvarozó tulajdonjoga vagy tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – nem az adott ASEAN-tagállam és/vagy az adott ASEAN-tagállamban illetőséggel rendelkező személyek kezében van;

- (b) az Unió légi fuvarozói esetében:
- (i) a légi fuvarozó nem rendelkezik az Unió területén székhellyel, vagy nem rendelkezik az uniós jognak megfelelő érvényes üzemeltetési engedéllyel; vagy
 - (ii) a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést nem az üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen meghatározva; vagy
 - (iii) a légi fuvarozó nem egy vagy több EU-tagállam, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás egy vagy több tagállama, Svájc és/vagy ezen államokban illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll; vagy
- (c) a légi fuvarozó nem tett eleget a 7. cikkben említett jogszabályoknak és rendelkezéseknek.

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

3. Az ilyen konzultációkat a lehető leghamarabb, de legkésőbb a konzultációkra vonatkozó kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Ha 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 a 4. és a 7. cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében az érintett légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, illetve az érintett légi fuvarozó működését egyéb módon elutasítsa, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza.

4. E cikk (3) bekezdése ellenére, az e cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett esetben 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 az érintett felek illetékes hatóságai között korábban már szóba került a meg nem felelés kérdése.

5. Ez a cikk nem korlátozza a felek azon jogát, hogy a 8., 15., 16. vagy 25. cikk rendelkezéseivel összhangban elutasítsák, visszavonják, felfüggeszsek, feltételekhez kössék vagy korlátozzák egy másik fél légi fuvarozójának vagy légi fuvarozóinak

üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását, illetve egyéb módon elutasítsák, felfüggeszsek, feltételekhez kössék vagy korlátozzák a másik fél légi fuvarozójának vagy légi fuvarozóinak működését.

6. CIKK

A tulajdonlás és az ellenőrzés liberalizációja

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

7. CIKK

A jogszabályok és egyéb rendelkezések betartása

1. 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 adott félnek az utasokra, személyzetre, poggyászra, árukra és/vagy postai küldeményekre az adott területre történő belépésével, ottani üzemeltetésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos jogszabályainak és egyéb rendelkezéseiknek (beleértve a belépésre, a vámkezelésre, a bevándorlásra, az útlevelekre, a vámeljárássokra 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.

8. CIKK

Tisztességes verseny

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

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

- (a) elfogadják vagy fenntartják a versenyjogot;
- (b) működési szempontból független, minden szükséges hatáskörrel és erőforrással rendelkező versenyhatóságot hoznak létre vagy tartanak fenn, amely hatékonyan érvényesíti a fél versenyjogát. A versenyhatóság határozatai ellen fellebbezéssel lehet élni, és az adott fél bírósága felülvizsgálta azokat;
- (c) saját joghatóságukon belül felszámolják a megkülönböztetés és a tisztességtelen gyakorlatok minden olyan formáját, amely hátrányosan befolyásolná a másik fél légi fuvarozóinak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit. A kétségek elkerülése érdekében e cikk (2) bekezdésének c) pontja nem foglalja magában a 2. cikk (1) bekezdésének g) pontjában leírt magatartást; valamint
- (d) a légi fuvarozók számára nem nyújtanak vagy tartanak fenn támogatást, amennyiben ezek a támogatások a légi szállítási szolgáltatások nyújtása terén hátrányosan befolyásolják a másik fél légi fuvarozóinak méltányos és egyenlő versenyfeltételeit.

3. E cikk (2) bekezdésének d) pontjától eltérve lehetőség van a következőkre:

- (a) a fizetésektelen 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 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 felek közötti légi szállítási szolgáltatások nyújtására gyakorolt hatások a minimális szinten maradnak:
 - (i) a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatás;
 - (ii) a felek egyikének gazdaságában bekövetkezett súlyos zavar megszüntetésére nyújtott támogatás;
 - (iii) a lakosság olyan alapvető szállítási szükségleteinek kielégítéséhez szükséges, egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott 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; valamint
 - (iv) valamennyi légi fuvarozó számára elérhető támogatások, amelyek jogilag vagy ténylegesen nem korlátozódnak bizonyos légi fuvarozókra.

4. A felek biztosítják, hogy az e megállapodás alapján légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó valamennyi légi fuvarozó közzé tegyen vagy egyéb módon készítsen egy olyan éves pénzügyi jelentést és azt kísérő pénzügyi kimutatást, amelyeket független ellenőrzés alá vetnek és amelyek megfelelnek a nemzetközileg elismert számviteli és vállalati pénzügyi közzétételi standardoknak (például a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardoknak). A támogatásokat minden esetben elkülönítetten kell azonosítani a pénzügyi kimutatásban.

5. A légi közlekedésre vonatkozóan a felek biztosítják, hogy azon légi fuvarozók és az áruk és szolgáltatások terén működő szolgáltatók közötti jelentős ügyletek, amelyek az adott fél állami tulajdonban lévő vállalkozásai (bármilyen formában), a szokásos piaci feltételek szerint lebonyolított ügyletekkel egyenértékű kereskedelmi feltételeken alapuljanak.

6. A felek egy másik fél kérésére harminc (30) napon vagy egy megállapodás szerinti időszakon belül a másik fél rendelkezésére bocsátják azokat a releváns

információkat, amelyek észszerű keretek között kérhetők e cikk rendelkezései betartásának biztosítása érdekében. Ez magában foglalhatja a támogatásokkal és az e cikk (4) és (5) bekezdésében említett tételekkel kapcsolatos további információkat. Kérésre ezeket az információkat az információt átvevő fél bizalmasan kezeli.

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

- (a) az e cikk (2) bekezdésének c) pontja alapján tiltott hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlatok;
- (b) az e cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében tiltott, a (3) bekezdésben felsoroltaktól eltérő támogatás; vagy
- (c) az e cikk (6) bekezdése szerint kért információk közlésének elmulasztása,

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

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

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

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

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

- (a) a 25. cikk (2) és (3) bekezdésének sérelme nélkül a jogvitát döntéshozatal céljából azonnal valamely személy vagy szerv elé lehet utalni, vagy választottbíróság elé lehet terjesztetni; valamint

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

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

9. CIKK

Üzleti tevékenység

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

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

10. CIKK

Kereskedelmi légi szállítási műveletek

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

A légi fuvarozók képviselői

2. A felek légi fuvarozói szabadon létesíthetnek képviselőket és létesítményeket a másik fél területén a megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtása érdekében, amennyire ez megvalósítható és megkülönböztetéstől mentesen.

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

4. A felek légi fuvarozói – egy másik félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban – bevihetik az adott másik fél területére és ott foglalkoztathatják a légi közlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakembereket. Szükség esetén a felek késedelem nélkül elvégzik a munkavállalási engedélyek kiadását az e bekezdés szerinti képviselőkön foglalkoztatott személyzet – köztük a bizonyos ideiglenes feladatokat végzők – számára, a hatályos jogszabályokra és egyéb és rendelkezésekre is figyelemmel.

Földi kiszolgálás

5. (a) E cikk (5) bekezdése b) pontjának sérelme nélkül valamennyi fél légi fuvarozóinak

joga van a másik fél területén történő földi kiszolgálás tekintetében:

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

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

(b) E cikk (5) bekezdésének a) pontja biztonsági és védelmi megfontolásoktól, valamint fizikai vagy üzemeltetési korlátoktól függ. Amennyiben az említett megfontolások 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 illetékes hatóságai számára történő 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 a pénzeszközök átutalása

8. A felek légi fuvarozói engedélyezett a másik fél területén saját maguk és más légi fuvarozók légi közlekedési és kapcsolódó szolgáltatásainak értékesítése. A légi fuvarozó ezt belátása szerint közvetlenül és/vagy ügynökein, az általa kijelölt egyéb közvetítőkön, az interneten vagy bármely más rendelkezésre álló csatornán keresztül is megteheti. Az ilyen fuvarozási és ahhoz kapcsolódó szolgáltatások értékesítése és vásárlása az eladás vagy vásárlás szerinti terület pénznemében vagy szabadon átváltható valutában történhet.

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

10. (a) A felek légi fuvarozói helyi bevételeiket kérésre átválthatják szabadon átváltható valutába, és a másik fél területéről bármikor, tetszőleges módon a választása szerinti országba utalhatják. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás és illetékkivetés nélkül engedélyezni kell a légi 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.

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

Kereskedelmi együttműködési megállapodások

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

- (a) a felek bármely légi fuvarozójával (légi fuvarozóival);
- (b) harmadik ország bármely légi fuvarozójával (légi fuvarozóival); valamint
- (c) bármely ország bármely felszíni (szárazföldi vagy tengeri) közlekedési szolgáltatójával,

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

12. Az e megállapodás hatálya alá tartozó légi közlekedési szolgáltatások nyújtása vagy felkínálása során bármely fél légi fuvarozója kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, például ülésbérletre vonatkozó megállapodást vagy járatmegosztási megállapodást köthet egy belföldi szakaszt üzemeltető légi fuvarozóval, feltéve, hogy:

- (a) a belföldi szakasz nemzetközi utazás része; valamint
- (b) a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokban szokásosan alkalmazott követelményeknek.

E bekezdés alkalmazásában a belföldi szakasz, amennyiben az üzemeltető fuvarozó az Unió légi fuvarozója, valamely uniós tagállam területén belüli útvonalat jelent, és amennyiben a belföldi szakasz üzemeltető fuvarozója egy ASEAN-tagállam fuvarozója, az adott ASEAN-tagállam területén belüli útvonalat jelent.

13. A kereskedelmi együttműködési megállapodások keretében végzett utasszállítási szolgáltatások értékesítése esetében a vásárlót az értékesítési helyen, 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 rendeletek hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni fuvarozást a légi fuvarozó a saját nevében biztosítja.

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 repülőtérről és repülőtérre 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 kombinált árufuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi és a felszíni fuvarozásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényeit illetően.

Kölcsönbérlet

16. Mindkét fél légi fuvarozói számára engedélyezni kell, hogy e megállapodás alapján légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtsanak az alábbi módokon:

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

17. 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 légi 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.

11. CIKK

Vámok és egyéb adók

1. Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légi fuvarozói 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 az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségekben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok és szeszesitalok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy annak során használt cikkek – feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak – a felek vonatkozó nemzeti jogszabályai és szabályzatai által lehetővé tett legteljesebb mértékben, valamint a viszonyosság alapján mentesek minden olyan importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, ellenőrzési díj, hozzáadottérték-adó vagy más hasonló közvetett adó, valamint bármilyen egyéb hasonló díj és egyéb teher alól, amelyeket:

- (a) a másik fél illetékes hatóságai vetettek ki; valamint
- (b) amelyek nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.

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

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

- (a) az egyik fél területére – észszerű határokon belül – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő 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), még abban az esetben is, ha ezeket a berendezéseket és pótalkatrészeket a repülésnek a szóban forgó területre eső szakaszán használják;

- (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; valamint
- (d) a felek vámjogszabályai értelmében az egyik fél területére bevitt vagy ott beszerzett olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi fuvarozójának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek a szóban forgó területre eső szakaszán használják.

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

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

5. 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 valamely fél területén csak az adott fél vámhatóságának jóváhagyásával rakodhatók ki, és azok újraexportálás vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá helyezhetők.

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

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

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

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

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

12. CIKK

Használati díjak

1. 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 kivetett használati díjak költségarányosak és megkülönböztetéstől mentesek legyenek, és ne legyenek kedvezőtlenebbek, mint a díjak meghatározásakor hasonló körülmények között bármely más légi fuvarozó számára rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételek.

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 – a 10. cikk (5) bekezdésében meghatározott szolgáltatások tekintetében kiszabott díjak kivételével – indokolatlan megkülönböztetéstől mentesek legyenek, és a felhasználók csoportjai között méltányosan oszoljanak meg. E díjak 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 ilyen díjak azonban tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni észszerű megtérülését. A használati díjak által érintett berendezéseket és szolgálatokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik szerződő fél légi fuvarozóira kivetett ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légi fuvarozó számára a díjak meghatározásakor hasonló körülmények között rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

3. A felek előírják a díjszabásért felelős illetékes hatóságaik vagy szerveik, 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 felek biztosítják, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságaik vagy szerveik a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében észszerű időn belül értesítsék a légi fuvarozókat annak érdekében, hogy azok a

szóban forgó módosítások végrehajtása előtt kifejthessék véleményüket és észrevételt tehessenek a módosításokkal kapcsolatban.

13. CIKK

Díjak

1. A felek lehetővé teszik, hogy a felek légi fuvarozói szabadon állapíthassák meg a viteldíjakat.
2. Bármely fél megkülönböztetésmentes alapon megkövetelheti a felek légi fuvarozói által a bármely fél területéről kiindulóan üzemeltetett szolgáltatások tekintetében kínált viteldíjnak 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 díj eredeti felkínálását megelőzően történjen.

14. CIKK

Statisztika

1. A felek – vonatkozó jogszabályaiknak és rendelkezéseiknek megfelelően és megkülönböztetésmentes módon – a másik fél rendelkezésére bocsátják az e megállapodás hatálya alá tartozó légi fuvarozásra vonatkozóan rendelkezésre álló statisztikáikat.
2. A felek megállapodnak abban, hogy együttműködnek egymással a statisztikai információk egymás közötti cseréjének előmozdítása érdekében, az e megállapodás szerinti légi közlekedés fejlődésének nyomon követése céljából.

15. CIKK

A légi közlekedés biztonsága

1. A felek újílag megerősítik a légi közlekedés biztonsága terén folytatott szoros együttműködés fontosságát. Ebben az összefüggésben a felek megállapodnak abban, hogy adott esetben további együttműködést folytatnak, nevezetesen a

repülésbiztonsági információk cseréjének megkönnyítése, egymás felügyeleti tevékenységeiben való esetleges részvétel vagy a közös felügyeleti tevékenységek, valamint közös projektek és kezdeményezések kidolgozása terén, az e megállapodásban nem részes országokkal is.

2. A valamely fél által kiadott vagy érvényesített és még hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket másik felek és illetékes hatóságai érvényesnek ismerik el az e megállapodás hatálya alá tartozó légiközlekedési szolgáltatások nyújtása céljából, feltéve, hogy e bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott nemzetközi előírásoknak és ajánlott gyakorlatoknak megfelelően és azokkal összhangban adták ki vagy érvényesítették.

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

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

5. Valamely fél légi fuvarozója által vagy nevében üzemeltetett bármely légi járművet – a másik fél területén belül – az érintett 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 egy légi jármű vagy a légi jármű üzemben tartása nem felel meg a Chicagói Egyezmény értelmében alkalmazandó minimumszabályoknak, vagy ha megállapítja a Chicagói Egyezmény által megállapított biztonsági előírások tényleges fenntartásának és alkalmazásának hiányát, illetve ha megtagadják tőle a földi ellenőrzés céljából történő hozzáférést, az említett fél értesíti e megállapításokról és az e minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek tartott lépésekről a másik fél azon illetékes hatóságait, amelyek a légi járművet üzemben tartó légi fuvarozó biztonsági felügyeletéért felelősek. Amennyiben nem kerül sor a megfelelő kiigazító

intézkedésekre az ilyen értesítés kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül vagy egy megállapodás szerinti határidőn belül, ez az adott fél számára alapot biztosít arra, hogy elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza a légi járművet üzemben tartó légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását, vagy más módon elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza a légi járművet üzemben tartó légi fuvarozó tevékenységét.

7. A felek jogosultak azonnali intézkedést hozni, beleértve a másik fél légi fuvarozója üzemeltetési engedélye vagy műszaki jóváhagyása 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, valamint megadja az intézkedés indokait.

8. A felek által e cikk (4), (6) vagy (7) bekezdésével összhangban hozott intézkedéseket okafoyottá válásukat követően meg kell szüntetni.

16. CIKK

A légi közlekedés védelme

1. A felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó kölcsönös kötelezettségüket, és különösen az alábbiakból eredő kötelezettségeiket: a Chicagói Egyezmény; a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban 1963. szeptember 14-én aláírt egyezmény; a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, Hágában 1970. december 16-án aláírt egyezmény; a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban 1971. szeptember 23-án aláírt egyezmény; a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, Montrealban 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv; 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.

2. 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.

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

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

5. 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 az érintett féllel vagy felekkel. A felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik fél észszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét, és az érintett másik fél figyelembe veszi az egyik fél által már alkalmazott védelmi intézkedéseket és az egyik fél által esetlegesen elővezetett álláspontokat. A felek az általuk bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi intézkedésről, amelynek a megállapodás szerinti légi fuvarozási szolgáltatásokra jelentős pénzügyi vagy működési kihatása lehet, előzetesen tájékoztatják az érintett felet vagy feleket, kivéve, ha ez vészhelyzet miatt nem lehetséges. Az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából a 23. cikkel összhangban bármelyik fél kérheti vegyes bizottság ülésének összehívását.

6. 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.

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

8. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése (illetve ennek veszélye) esetén, illetőleg a 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. Valamennyi fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet észszerűnek tart annak biztosítására, hogy a területén a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítés vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légi jármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőleg az érintett féllel vagy felekkel folytatott kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.

10. Amennyiben az egyik fél alapos okkal feltételezi, hogy a másik fél nem e cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, az első fél azonnali konzultációt kérhet a másik féltől. Az ilyen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Ha a konzultációk megkezdésének időpontjától számítva tizenöt (15) napon belül vagy más meghatározott időpontig nem sikerül megállapodásra jutni, akkor ez a konzultációt kérő fél számára alapot képez arra, hogy az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében a másik fél légi fuvarozójának üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza. Amennyiben vészhelyzet szükségessé teszi, vagy az e cikknek való további meg nem felelés megelőzése érdekében az első fél az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében ideiglenes intézkedést hozhat az adott másik fél légi fuvarozói üzemeltetési engedélyének vagy műszaki jóváhagyásainak elutasítása, visszavonása, felfüggesztése, feltételekhez kötése vagy korlátozása érdekében.

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

17. CIKK

Légiforgalmi szolgáltatás

1. A felek megállapodnak, hogy együttműködnek a léginavigációs szolgálatokkal, köztük az azok repülésbiztonsági felügyeletével kapcsolatos kérdésekben. Az általános repülési hatékonyság optimalizálása, a költségek csökkentése, a környezeti hatások minimalizálása, valamint a felek légiforgalmi szolgáltatási rendszerei közötti légiforgalmi áramlás biztonságának és kapacitásának javítása érdekében a felek foglalkoznak a légiforgalmi szolgáltatás teljesítményével kapcsolatos szakpolitikai kérdésekkel.

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

3. A felek megállapodnak abban, hogy támogatják a léginavigációs szolgáltatóik közötti együttműködést annak érdekében, hogy a jobb 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 légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló programjaik terén, ezen belül mind a fejlesztési, mind a kiépítési tevékenységek terén, és ösztönzik a validálási és demonstrációs tevékenységekben való kölcsönös részvételt.

18. CIKK

Környezet

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

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

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

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

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

19. CIKK

A légi fuvarozók felelőssége

A Montreali Egyezményt ratifikáló felek megerősítik a Montreali Egyezményből eredő kötelezettségeiket. A többi fél vállalja, hogy a lehető leghamarabb ratifikálja a Montreali Egyezményt, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

20. CIKK

Fogyasztóvédelem

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

21. CIKK

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

1. A számítógépes helyfoglalási rendszerek (a továbbiakban: SzHR) egyik fél területén működő értékesítői jogosultak SzHR-jüket azon utazási irodáknál vagy utazási társaságoknál bevezetni, karbantartani és szabadon rendelkezésre bocsátani, amelyek fő gazdasági tevékenységként utazáshoz kapcsolódó termékeket forgalmaznak valamely másik fél területén, amennyiben az SzHR megfelel az adott 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 az SzHR-értékesítők között. A felek tartózkodnak attól, hogy a jövőben ilyen követelményeket fogadjanak el.

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

4. Az egyik fél SzHR-tulajdonosai és -üzemeltetői, amelyekre a másik fél vonatkozó szabályozási követelményei érvényesek, a másik fél területén ugyanolyan feltételek mellett lehetnek SzHR-tulajdonosok vagy -üzemeltetők, mint a szóban forgó másik fél piacán működő bármely más SzHR-tulajdonos vagy -üzemeltető.

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

22. CIKK

Szociális szempontok

1. A felek elismerik annak fontosságát, hogy figyelembe vegyék e megállapodás munkavállalókra, foglalkoztatásra és munkafeltételekre gyakorolt hatását. A felek megállapodnak, 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 azon nemzetközi egyezmények nemzetközileg elismert normáival összhangban fogadják el vagy módosítsák vonatkozó jogszabányaikat és szakpolitikáikat, amelyeknek részes felei. A felek biztosítják, hogy a vonatkozó jogszabányaikban és szabályozásaikban foglalt jogok és elvek ne sérüljenek, hanem hatékonyan érvényesüljenek.

3. A felek továbbra is javítják jogszabányaikat és szakpolitikáikat, és magas szintű munkahelyi védelem biztosítására és előmozdítására törekcsenek 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 – a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetben (a továbbiakban: ILO) való tagságukból eredő kötelezettségeikkel, valamint a munka világára vonatkozó alapvető elvekről és jogokról szóló ILO-nyilatkozattal és annak 1998. június 18-án Genfben elfogadott nyomon követésével összhangban – megerősítik azon kötelezettségvállalásukat, hogy tiszteletben tartják, előmozdítják és végrehajtják ezt a nyilatkozatot.

5. A felek előmozdítják az ILO tisztességes foglalkoztatásról szóló programjában és a 2008. június 10-én Genfben elfogadott, a tisztességes

globalizációhoz szükséges társadalmi igazságosságról szóló ILO-nyilatkozatban foglalt célkitűzéseket.

6. 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 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 és vonatkozó információk cseréjére, amelyeket jelentősnek minősít.

23. CIKK

Vegyes bizottság

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

2. A vegyes bizottság kidolgozza és elfogadja eljárási szabályzatát.

3. A vegyes bizottság szükség szerint, de legalább évente egyszer ülésezik. A vegyes bizottság ülésének összehívását 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 statisztikai információkkal kapcsolatban, az e megállapodás szerinti légi közlekedés fejlődésének nyomon követése céljából;
- (b) ajánlásokat tesz, és az e megállapodásban kifejezetten előírt esetekben határozatokat hoz;
- (c) előmozdítja az együttműködést többek között a szabályozási kérdésekben;

- (d) e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megoldása érdekében konzultációkat hív össze;
- (e) adott esetben konzultációkat hív össze a nemzetközi szervezetek, harmadik országokkal ápoltságok és többoldalú megállapodások keretében légi közlekedési kérdések kapcsán, beleértve a közös megközelítés elfogadásának mérlegelését is;
- (f) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, és adott esetben ajánlásokat tesz a megállapodás módosítására; valamint
- (g) új EU-tagállamok csatlakozása esetén határoz e megállapodás bármely új hiteles nyelvi változatáról.

5. Az ajánlásokat és határozatokat egyrészt az Unió és tagállamai, másrészt az összes ASEAN-tagállam között létrejött konszenzus útján fogadják el. A vegyes bizottság határozatai kötelezők a felekre nézve.

24. CIKK

Végrehajtás

1. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az jogokat keletkeztet, vagy olyan kötelezettségeket ír elő, amelyeket az egyik fél állampolgárai bármely másik fél bíróságai vagy törvényszékei előtt közvetlenül érvényesíthetnek.
2. A felek minden megfelelő – általános vagy különös – intézkedést megtesznek az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítése érdekében.
3. Az e megállapodás szerinti jogaik gyakorlása során a felek megfelelő és a cél szempontjából arányos intézkedéseket hoznak.
4. A felek tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti e megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását.
5. Mindegyik fél felelős a megállapodásnak a saját területén való megfelelő végrehajtásáért.
6. Az egyes felek vonatkozó jogszabályaira és rendeleteire is figyelemmel mindkét fél megad a másik félnek minden szükséges információt és segítséget a

lehetséges jogsértésekre vonatkozó, a másik fél által e megállapodással összhangban végzett vizsgálatok esetében.

7. E megállapodás nem zárja ki a vegyes bizottságon kívüli felek illetékes hatóságai közötti, egyebek mellett a légi közlekedés fejlesztése, a biztonság, a védelem, a környezetvédelem, a szociális politika, a légiforgalmi szolgáltatás, a 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 a felek közötti együttműködésre történő hivatkozáskor a felek közös álláspont kialakítására törekcsenek, amely alapján – kölcsönös egyetértéssel – továbbfejleszthetik e megállapodást és/vagy javíthatják az érintett területeken való működést.

25. CIKK

Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás

1. Az 5. és a 8. cikk sérelme nélkül, az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos viták egy vagy több 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 az érintett felet vagy feleket, és kéri a vegyes bizottság összehívását konzultáció céljából.

3. (a) ha:

- (i) a vegyes bizottság az e cikk (2) bekezdésében említett kérelem kézhezvételétől számított két (2) hónapon belül vagy a felek által megállapított időpontig nem vitatta meg az ügyet; vagy
- (ii) a vitát az említett kérelemtől számított hat (6) hónapon belül nem rendezik,

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

- (b) amennyiben az érintett felek nem tudnak megállapodni a vita valamely személy vagy szerv elé történő utalásáról, a vitát bármelyik fél kérelmére választottbírótság elé kell terjeszteni.

4. E cikk (2) és (3) bekezdése ellenére, ha valamely fél intézkedést hozott a másik fél légi fuvarozója üzemeltetési engedélyének vagy műszaki jóváhagyásának elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, illetve a másik fél légi fuvarozója működésének egyéb módon történő elutasítására, visszavonására, felfüggesztésére, feltételekhez kötésére vagy korlátozására, a jogvitát azonnal valamely illetékes személy vagy szerv, vagy választottbírótság elé lehet terjeszteni. Az e cikk (10), (11) és (12) bekezdésében megállapított határidőket a felére kell csökkenteni.

5. A választottbírósnál eljárás iránti kérelmet egy vagy több fél (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a kezdeményező fél) írásban nyújtja be az érintett félhez vagy felekhez (e cikk alkalmazásában a továbbiakban együttesen: a megkeresett fél). Kérelmében a kezdeményező fél bemutatja a megoldandó kérdéseket, ismerteti a vitatott intézkedést, és részletezi azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítéli meg, hogy az intézkedés nem egyeztethető össze e megállapodással.

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

- (a) A választottbírósnál eljárás iránti kérelem kézhezvételét követő húsz (20) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett fél is kinevez egy-egy választottbíró. Az e két választottbíró kijelölését követő harminc (30) napon belül kezdeményező és a megkeresett fél közös megegyezéssel kijelöl egy harmadik választottbíró, aki a választottbírótság elnökeként jár el.
- (b) Amennyiben a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél nem jelöl ki választottbíró, vagy a harmadik választottbíró e cikk (6) bekezdésének a) pontja szerinti kijelölésére nem kerül sor, a kezdeményező fél vagy a megkeresett fél felkérheti az ICAO-tanács elnökét, hogy a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül jelölje ki a szükséges választottbíró, illetve választottbírákat. Amennyiben az ICAO-tanács elnöke valamely ASEAN-tagállam vagy EU-tagállam állampolgára, akkor a kijelölésre a szóban forgó tanács egy olyan rangidős alelnökét kell felkérni, aki sem valamely ASEAN-tagállam, sem pedig valamely EU-tagállam állampolgára.

7. A választottbírósnál létrejöttének időpontja az az időpont, amikor a három (3) választottbíró közül az utolsó elfogadta a kinevezést.

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

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

10. A választottbíróóság a felállítását követő kilencven (90) napon belül időközi jelentést ad ki a kezdeményező fél és a megkeresett 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 választottbíróóság elnöke írásban értesíti a kezdeményező felet és a megkeresett felet, ismertetve a késedelem okait és az időközi jelentés kiadásának tervezett időpontját. A választottbíróóság semmilyen körülmények között nem mulaszthatja el az időközi jelentésnek a választottbíróóság létrehozásától számított százhusz (120) napon belüli kiadását.

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

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

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

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

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

14. A választottbíróság végleges döntésének meghozatalától számított tíz (10) napon belül a kezdeményező fél és a megkeresett 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 megállapodást megsértő fél nem tesz eleget a választottbíróság végleges döntésének, vagy a választottbíróság végleges döntésének meghozatalától számított negyven (40) napon belül nem sikerül kölcsönösen kielégítő megállapodásra jutnia a másik féllel, a másik fél felfüggesztheti az e megállapodás alapján keletkezett hasonló előnyök alkalmazását mindaddig, amíg a megállapodást megsértő fél nem teljesíti a választottbíróság végleges döntését, vagy a kezdeményező fél és a megkeresett fél kölcsönösen kielégítő megoldásra nem jut.

26. CIKK

Más megállapodásokhoz való viszony

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

2. Az e cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül az uniós tagállamok és egy ASEAN-tagállam közötti korábbi légiközlekedési megállapodásoknak vagy egyezmények a 3., 4., 10. és 13. cikk hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkozó rendelkezései továbbra is alkalmazandók e megállapodás értelmében, amennyiben azok az érintett légi fuvarozók számára kedvezőbb feltételeket biztosítanak. Az érintett uniós tagállam légi fuvarozóit az említett rendelkezésekkel összhangban megillető valamennyi jog és előny az Unió összes légi fuvarozóját megilleti.

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

4. Minden olyan további forgalmi jog, amelyet egy ASEAN-tagállam uniós tagállamok számára, illetve az uniós tagállamok ASEAN-tagállamok számára e megállapodás hatálybalépését követően biztosítanak, e megállapodás hatálya alá tartozik, és nem tehet különbséget az 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 szerződő felek többoldalú megállapodás szerződő felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott, a megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a 23. cikk szerinti vegyes bizottság keretében konzultálnak annak megállapítása céljából, hogy e fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni a megállapodást.

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

27. CIKK

Melléklet

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

28. CIKK

Módosítások

A 23. cikkel összhangban tartott konzultációk alapján a felek megállapodhatnak e megállapodás bármely módosításáról. A módosítások a 33. cikkben meghatározott feltételekkel összhangban lépnek hatályba.

29. CIKK

Megszűnés

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

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

30. CIKK

A megállapodás nyilvántartásba vétele

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

31. CIKK

Új uniós tagállamok csatlakozása

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

2. Az Unió e tagállamának e megállapodáshoz való csatlakozása egy csatlakozási okiratnak az Európai Uniónál történő letétbe helyezésével történik, és a főtitkár értesíti a feleket és az ASEAN főtitkárát a csatlakozási okirat letétbe helyezéséről és annak időpontjáról. A csatlakozás a csatlakozási okirat letétbe helyezésének napját követő tizenötödik (15.) napon hatályos.

3. A 26. cikk (1), (2), (3) és (7) bekezdése értelemszerűen alkalmazandó azokra a meglévő megállapodásokra és egyezményekre, amelyek az Európai Unió egy adott tagállamának e megállapodáshoz történő csatlakozásakor hatályban vannak.

32. CIKK

Területi alkalmazás

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

33. CIKK

Hatálybalépés

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

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

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

34. CIKK

Hiteles szövegek

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

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

3. A megállapodás eredeti szövegének egyikét, beleértve annak módosításait is, az ASEAN főtitkáránál helyezik letétbe, aki haladéktalanul eljuttatja annak hitelesített másolatát minden ASEAN-tagállamnak. A megállapodás másik eredeti szövegét, beleértve annak módosításait is, az Európai Uniónál kell letétbe helyezni.

FENTIEK HITELEÜL az alulírott, erre kellően feljogosított meghatalmazottak e megállapodást két-két eredeti példányban, a [...] év [...] [...] napján, [...] -án/-én aláírták.

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

A Brunei Darussalam Állam
kormánya részéről:
A Kambodzsai Királyság kormánya
részéről:
Az Indonéz Köztársaság kormánya
részéről:
A Laoszi Népi Demokratikus
Köztársaság kormánya részéről:
Malajzia kormánya részéről:
A Mianmari Szövetségi Köztársaság
kormánya részéről:
A Fülöp-szigeteki Köztársaság
kormánya részéről:
A Szingapúri Köztársaság kormánya
részéről:
A Thaiföldi Királyság kormánya
részéről:
A Vietnami Szocialista Köztársaság
kormánya részéről:

A. CIKK Útvonal-meghatározás

1. A 3. cikk (1) és (2) bekezdés ellenére, valamint Indonézia nemzeti törvényeire és rendeleteire is figyelemmel, az Indonézia és az Unió közötti személyszállítási és vegyes légi járatok üzemeltetése tekintetében az indonéziai pontok Denpasar, Jakartára, Makassarra, Medanra és Surabaya-ra vonatkoznak.

2. ha:

- (a) egy az ASEAN tagállamai közötti légiközlekedési megállapodás; vagy
- (b) egy az ASEAN-tagállamok és bármely más ország közötti légiközlekedési megállapodás

lehetővé teszi a légi fuvarozók számára, hogy az Indonéziában található Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan és Surabaya pontokon kívüli pontokra személyszállítási és vegyes légi járatokat üzemeltessenek, ezeket az indonéziai pontokat is fel kell tüntetni.

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

B. CIKK Forgalmi jogok

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

- (a) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének f) pontja szerint egy uniós légi fuvarozó számára a Mianmarban található pontok és az ASEAN-on belüli pontok közötti személyszállítási és vegyes szolgáltatások nyújtása céljából történő megadása 2024. július 1-jétől lép hatályba.
- (b) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének e) pontja szerint egy mianmari légi fuvarozó számára Unión belüli pontok közötti személyszállítási és vegyes szolgáltatások nyújtása céljából történő megadása 2024. július 1-jétől lép hatályba.
- (c) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének f) pontja szerint egy uniós légi fuvarozó számára Unión belüli pontok és Vietnamban található pontok és az ASEAN-on kívüli pontok között személyszállítási és vegyes szolgáltatások nyújtása céljából történő megadása csak olyan útvonalakon engedélyezett, amelyeket nem vietnami légi fuvarozók üzemeltetnek.
- (d) Az ötödik szabadságjog szerinti forgalmi jogoknak a 3. cikk (3) bekezdésének e) pontja szerint vietnami légi fuvarozó számára a Vietnamban található pontok és az Unión belüli pontok és az Unión kívüli pontok közötti személyszállítási és vegyes szolgáltatások nyújtása céljából történő megadása csak olyan útvonalakon engedélyezett, amelyeket nem uniós légi fuvarozók üzemeltetnek.

C. CIKK A közbenső leszálláshoz való jog

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

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

D. CIKK

A légi fuvarozók kijelölése

1. A 4. cikk (1) bekezdése ellenére Indonézia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság és Vietnám fenntarthatja a légi fuvarozók kijelölésére vonatkozó azon követelményt, amely e megállapodás aláírásának időpontjában hatályos nemzeti törvényeiben és rendeleteiben szerepel.

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

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

E. CIKK

Tisztességes verseny

1. A kétségek elkerülése érdekében a felek megerősítik, hogy a 8. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja csak azt a kötelezettséget írja elő a felek számára, hogy versenyjogot fogadjanak el vagy tartsanak fenn, és független versenyhatóságot hozzanak létre e versenyjog érvényesítésére. A felek megerősítik továbbá, hogy ez a megállapodás nem korlátozza az említett versenyhatóságok független működését. E versenyhatóságok határozatai nem tartoznak a 25. cikk szerinti vitarendezési mechanizmus hatálya alá.

2. A felek ezért csak akkor kérhetnek jogorvoslatot a 8. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjával kapcsolatban, ha a másik fél nem tart fenn versenyjogot vagy olyan, működési szempontból független versenyhatóságot, amely hatékonyan érvényesíti az adott fél versenyjogát. A 8. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja nem értelmezhető úgy, hogy az megtámadná az egyik fél versenyhatósága, bíróságai vagy törvényszékei által a felek versenyjogának végrehajtása érdekében hozott határozatokat vagy ítéleteket.

3. A 25. cikk (1) bekezdése ellenére az említett cikkben foglalt vitarendezési mechanizmus nem alkalmazandó a 8. cikk alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos, 2025. január 1. előtt felmerült vitákra.

F. CIKK

Operatív tervek, programok és menetrendek

1. A 3. cikk és a 10. cikk (11) és (12) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a 10. cikk (7) bekezdésének sérelme nélkül, Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam fenntarthatják az e megállapodás aláírásakor hatályos nemzeti törvényeikben és rendeleteikben meglévő eljárásokat az uniós légi fuvarozók által az említett államok területére irányuló vagy onnan kiinduló légi szolgáltatások nyújtása céljából kidolgozott operatív tervek, programok és menetrendek

jóváhagyására vonatkozóan, beleértve a kereskedelmi együttműködési megállapodások alapján működő szolgáltatásokra vonatkozó információkat is.

2. Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam minimálisra csökkenti az ilyen követelményekből és eljárásokból eredő adminisztratív terheket. Az említett operatív tervek, programok és menetrendek jóváhagyását a légi fuvarozó kérelmének kézhezvételétől számított tíz (10) munkanapon belül meg kell adni, feltéve, hogy a légi fuvarozó a 4. cikkkel összhangban megkapta a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat.

3. Kambodzsa, Indonézia, a Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság Mianmar, a Fülöp-szigeteki Köztársaság, Thaiföld és Vietnam arra törekszik, hogy a lehető leghamarabb megszüntesse az említett eljárásokat, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

G. CIKK

Értékesítés és helyi kiadások

1. A 10. cikk (8) és (9) bekezdése ellenére Indonézia, Mianmar és Vietnam fenntarthatja az e megállapodás aláírásának időpontjában hatályos nemzeti törvényeiben és rendeleteiben a nemzeti valutájuknak a belföldi szállítási és kapcsolódó szolgáltatások értékesítése, valamint a helyi kiadások kifizetése során történő használatára vonatkozó követelményeket.

2. Indonézia, Mianmar és Vietnám arra törekszik, hogy a lehető leghamarabb megszüntesse az említett követelményeket, és erről értesíti a vegyes bizottságot.

H. CIKK

A helyi bevételek átutalása

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

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

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

I. CIKK

Díjak

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

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

J. CIKK

Hitelgaranciák

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

K. CIKK

A megkülönböztetés tilalma

1. A D. cikk ellenére az ott említett ASEAN-tagállamok a légi fuvarozók kijelölése tekintetében legalább olyan kedvező elbánást biztosítanak az Unió légi fuvarozói számára, mint bármely más ország légi fuvarozóinak.

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

L. CIKK

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

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

M. CIKK

Viszonosság

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

N. CIKK

Hatálybalépés Malajzia tekintetében

1 A 33. cikk ellenére, amennyiben Malajzia az egyetlen olyan ASEAN-tagállam, amely nem erősítette meg az ASEAN főtitkára számára, hogy az e megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásai lezárultak:

- (a) az ASEAN főtitkára írásbeli értesítést küldhet az Európai Uniónak, amelyben megerősíti, hogy Malajzia kivételével valamennyi ASEAN-tagállam lezárta az e megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásait;
- (b) e megállapodás a 33. cikk (3) bekezdésének megfelelően lép hatályba az Unió és tagállamai, valamint Malajzia kivételével az ASEAN valamennyi tagállama tekintetében; valamint

- (c) ezt követően a megállapodás Malajzia tekintetében harminc (30) nappal azt követően lép hatályba, hogy az ASEAN főtitkára újabb írásbeli értesítést küld az Európai Uniónak, amelyben megerősíti, hogy Malajzia lezárta a megállapodás megerősítésére, elfogadására vagy jóváhagyására vonatkozó eljárásait.
2. E megállapodás aláírását követően és a Malajzia tekintetében történő hatálybalépéséig:
- (a) az uniós tagállamok és Malajzia, valamint az Unió és Malajzia között a megállapodás aláírása előtt aláírt vagy megkötött korábbi légiközlekedési megállapodások vagy egyezmények továbbra is alkalmazandók és nem módosíthatók; valamint
 - (b) az uniós tagállamok és Malajzia között, illetve az Unió és Malajzia között nem köthető új légiközlekedési megállapodás vagy egyezmény, kivéve a korlátozott és sürgős szükségletek kivételes körülmények közötti kielégítése érdekében, és a vonatkozó nemzeti törvények és rendeletek sérelme nélkül. Az Unió vagy az érintett uniós tagállam tájékoztatja a többi felet az ilyen új légiközlekedési megállapodásokról vagy egyezményekről.

O. CIKK **A fejlődés nyomon követése**

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