

EUROMEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
egyrésztől az Európai Unió és tagállamai, másrésztől Izrael Állam kormánya között

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,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

MAGYARORSZÁG,

MÁLTA,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,

A FINN KÖZTÁRSASÁG,

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA,

az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés szerződő felei, a továbbiakban: a tagállamok, és

AZ EURÓPAI UNIÓ

egyrésről, valamint

IZRAEL ÁLLAM KORMÁNYA, a továbbiakban: Izrael

másrészről,

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

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

FELISMERVE a légiközlekedésnek a kereskedelem, az idegenforgalom és a befektetések előmozdítása terén játszott szerepét;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy lehetővé tegyék a légiközlekedési vállalatok számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújtsanak az utazóközönségnek és a fuvarozatóknak;

FELISMERVE a szabályozási környezet konvergenciájának és – a gyakorlatban leginkább megvalósítható mértékben – a szabályozások harmonizációjának potenciális előnyeit;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légiközlekedési ipar minden ágazata – a légi fuvarozók munkavállalóit is beleértve – részesüljön a liberalizált környezet előnyeiből;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a nemzetközi légiközlekedésben a legmagasabb fokú biztonságot és védelmet biztosítsák, és kifejezésre juttassák a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát gyengítő olyan cselekedetek, illetve azokkal való fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, amelyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak;

FELISMERVE az Európai Unió és Izrael közötti légiközlekedés terén a jelenlegi geopolitikai helyzetből fakadó védelmi követelményeket;

TUDOMÁSUL VÉVE a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményben foglaltakat;

FELISMERVE, hogy ez az euromediterrán légiközlekedési megállapodás az 1995. november 28-i Barcelonai Nyilatkozatban előírt euromediterrán partnerség keretei közé illeszkedik;

MEGÁLLAPÍTVA együttes szándékukat a szabályozásbeli konvergenciának, a szabályozásbeli együttműködésnek, valamint a piacra jutás liberalizációjának az elvein alapuló euromediterrán légtér ügyének előmozdítására;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légi fuvarozók számára méltányos és azonos lehetőségeket teremtsen, egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak;

FELISMERVE, hogy az állami támogatások hátrányosan befolyásolhatják a légi fuvarozók közötti versenyt, és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit;

MEGERŐSÍTVE a környezetvédelem jelentőségét a nemzetközi légiközlekedési politika fejlesztése és alkalmazása során, valamint felismerve a szuverén államok jogát arra, hogy e célból megfelelő intézkedéseket tegyenek;

TUDOMÁSUL VÉVE a fogyasztóvédelem jelentőségét, beleértve a Montrealban, 1999. május 28-án létrejött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményben megkövetelt védelmet, amennyiben mindkét fél szerződő fele ezen egyezménynek;

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy e megállapodás nyomán személyes adatok cseréjére kerül sor, amely folyamatra a szerződő felek adatvédelmi jogszabályai, valamint a 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a személyes adatoknak a személyes adatok automatizált feldolgozása tekintetében Izrael Állam által biztosított megfelelő védelméről szóló, 2011. január 31-i bizottsági határozat (2011/61/EU) vonatkozik;

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a meglévő légiközlekedési megállapodások keretére támaszkodva lehetővé tegyék a piacokhoz való hozzáférést, valamint azt, hogy a fogyasztók, a légi fuvarozók, a munkaerő és a közösségek a szerződő felek esetében a legnagyobb előnyöket élvezzék;

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy e megállapodást fokozatosan, de átfogóan végre kell hajtani, és hogy megfelelő mechanizmus révén biztosítható, hogy a polgári légiközlekedés területén a szerződő felek által alkalmazott legmagasabb szintű szabványoknak megfelelő, egyenértékű szabályozási követelmények kerüljenek rögzítésre;

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

1. cikk

Fogalommeghatározások

Ellenkező rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „megállapodás szerinti légi járatok” és „meghatározott útvonalak”: az e megállapodás 2. cikke és I. melléklete szerinti nemzetközi légiközlekedés;
2. „megállapodás”: ez a megállapodás, a megállapodás mellékletei és ezek módosításai;
3. „légi fuvarozó”: érvényes működési engedéllyel rendelkező vállalkozás;
4. „légiközlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, a nyilvánosság számára ellenszolgáltatás vagy bérleti szerződés fejében igénybevehető, polgári légi járműveken történő szállítása, amely – az egyértelműség kedvéért – magában foglalja a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti (charter) légiközlekedést és a teljes árufuvarozási szolgáltatást;
5. „társulási megállapodás”: az egyrészt az Európai Közösségek és azok tagállamai, másrészt Izrael Állam közötti társulás létrehozásáról szóló, 1995. november 20-án Brüsszelben aláírt euromediterrán megállapodás;
6. „illetékes hatóságok”: e megállapodás szerinti igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatalok vagy kormányzati szervek;
7. „szerződő felek”: egyrészt az Európai Unió vagy tagállamai, vagy az Európai Unió és tagállamai, vonatkozó hatáskörüknek megfelelően, másrészt Izrael;
8. „egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény, beleértve:
 - a) az egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályos valamennyi olyan módosítást, amelyet Izrael és az Európai Unió valamely tagállama vagy tagállamai egyaránt ratifikáltak, és
 - b) az egyezmény 90. cikkének értelmében elfogadott valamennyi hozzá csatolt mellékletet vagy módosítást, amennyiben az adott melléklet vagy módosítás az adott kérdés tekintetében bármely időpontban érvényes mind Izrael, mind az Európai Unió tagállama vagy tagállamai vonatkozásában;
9. „EU-szerződések”: az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés;
10. „az ötödik szabadságjog”: egy állam („a jogot biztosító állam”) által egy másik állam („a kedvezményezett állam”) légi fuvarozói részére biztosított jog vagy kiváltság nemzetközi légiközlekedési szolgáltatás nyújtására a jogot biztosító állam és egy harmadik állam területe között azzal a feltétellel, hogy a szóban forgó szolgáltatás a kedvezményezett állam területéről indul ki vagy oda irányul;
11. „megfelelőség”: a légi fuvarozó alkalmassága nemzetközi légi szolgáltatások működtetésére, vagyis a légi fuvarozó kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel rendelkezik, továbbá kész az említett szolgáltatások működtetésére irányadó törvények, rendeletek és előírások betartására;
12. „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költségének és az adminisztratív általános költség fejében felszámított ésszerű díjnak az összege, és adott esetben a környezetvédelmi költségeket tükröző és illetőségre való tekintet nélkül kiszabott valamennyi alkalmazandó díj;
13. „nemzetközi légiközlekedés”: a legalább két állam területe feletti légtérben megvalósuló légiközlekedés;
14. „IATA”: a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség;
15. „ICAO”: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet;
16. „illetőségű személy vagy jogalany”:
 - a) Izrael esetében az izraeli állampolgársággal rendelkező személyek, az Európai Unió és tagállamai esetében a tagállamok állampolgárai; vagy
 - b) olyan jogalany, amely i. Izrael esetében izraeli illetőségű személyek vagy jogalanyok közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve a tényleges ellenőrzést felettle Izrael és/vagy izraeli illetőségű személyek vagy jogalanyok gyakorolják, az Európai Unió és tagállamai esetében pedig tagállami illetőségű személyek vagy jogalanyok közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve a tényleges ellenőrzést felettle valamely tagállamban vagy a III. mellékletben meghatározott harmadik országok egyikében illetőséggel rendelkező személyek vagy jogalanyok gyakorolják; és ii. üzleti tevékenységének fő helye Izrael esetében Izraelben, az Európai Unió és tagállamai esetében a tagállamok valamelyikében van;
17. „illetőség”: a légi fuvarozó azon országhoz való tartozása, amelyben eleget tesz a tulajdonlással, a tényleges ellenőrzéssel és az üzleti tevékenység fő helyével kapcsolatos követelményeknek;
18. „nem menetrend szerinti légi járatok”: bármely kereskedelmi célú légi járat a menetrend szerinti légi járatok kivételével;
19. „működési engedély”: i. az Európai Unió és tagállamai esetében az 1008/2008/EK rendelet és az azt felváltó jogszabályok értelmében kiállított működési engedély és más releváns okmány vagy tanúsítvány; ii. Izrael esetében a léginavigációról szóló 2011. évi izraeli törvény 18. cikke, és a törvényt felváltó jogszabályok értelmében kiállított légi működési engedély és más releváns okmány vagy tanúsítvány;

20. „ár”:

- a) „légi viteldíjak”: a légi járaton történő utas- és poggyászszállítás fejében a légi fuvarozó vagy annak ügynöke vagy más jegyértékesítő részére fizetendő díjak, továbbá ezen díjak alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatóknak nyújtott díjazást és feltételeket is; valamint
- b) „légi fuvardíjak”: a teherszállításért fizetendő díjak, továbbá ezen díjak alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatóknak nyújtott díjazást és feltételeket is.

Ez a fogalom meghatározás adott esetben magában foglalja a nemzetközi légiközlekedéshez kapcsolódóan biztosított felszíni fuvarozást, illetve annak feltételeit.

21. „az üzleti tevékenység fő helye”: a légi fuvarozó azon szerződő fél területén található központi irodája vagy székhelye, amelyen belül a légi fuvarozó elsődleges pénzügyi feladatait és működésének irányítását gyakorolják, ideértve annak folyamatos légi alkalmassági irányítását is, ahogy azt a működési engedélyében jegyzéikbe vették;

22. „közszolgáltatási kötelezettség”: a légi fuvarozókra háruló bármely arra vonatkozó kötelezettség, hogy egy meghatározott útvonalon minimális menetrend szerinti légi szolgáltatást biztosítsanak, megfelelően a folyamatosságot, a rendszerességet, az árképzést és a minimális kapacitást érintő olyan rögzített előírásoknak, amelyeknek a légi fuvarozók nem tennének eleget, ha kizárólag üzleti érdekeiket vennék figyelembe. Az érintett szerződő fél a légi fuvarozók számára közszolgáltatási kötelezettségeik teljesítése fejében kompenzációt nyújthat;

23. „menetrend szerinti légi járatok”: olyan rendszeres légi járatok, amelyek az összes alábbi jellemzővel rendelkeznek:

- a) az egyes járatokon a helyek és/vagy légi áru vagy postai küldemény szállítására vonatkozó kapacitások egyenként nyilvánosan megvásárolhatók (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy annak felhatalmazott ügynökétől);
- b) ugyanazon két vagy több repülőtér közötti forgalmat bonyolítanak le:
 - közzétett menetrend szerint; vagy
 - olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működtetett járatokkal, hogy azok nyilvánvalóan sorozatot alkotnak;

24. „SESAR” (Single European Sky ATM Research): az egységes európai égbolt műszaki megvalósulása, amely az új generációs légiforgalmi szolgáltatási rendszerek koordinált, összehangolt kutatását, fejlesztését és felhasználását biztosítja;

25. „állami támogatás”: bármely, az illetékes hatóságok, kormányok vagy regionális szervezetek, illetve más állami szervezetek által nyújtott pénzügyi hozzájárulás, amely például az alábbi formát öltheti:

- a) valamely illetékes hatóság, kormány, regionális szerv vagy más állami szervezet olyan gyakorlata, amely pénzeszközök közvetlen átengedését – például juttatá-

sokat, kölcsönöket vagy tőkeinjekciót –, pénzeszközöknek a vállalkozás részére történő lehetséges közvetlen átruházását, illetve a vállalkozás kötelezettségeinek – például kölcsöngaranciáknak, tőkeinjekciónak, tulajdonlásnak, csődvédelemnek vagy biztosításnak – az átvállalását foglalja magában;

- b) valamely illetékes hatóság, kormány, regionális szerv vagy más állami szervezet egyébként esedékes bevételéről lemond vagy azt nem hajtja be;
- c) valamely illetékes hatóság, kormány, regionális szerv vagy más állami szervezet az általános infrastruktúrától eltérő árukat vagy szolgáltatásokat biztosít, vagy árukat, illetve szolgáltatásokat vásárol; vagy
- d) valamely illetékes hatóság, kormány, regionális szerv vagy más állami szervezet kifizetéseket teljesít egy finanszírozási mechanizmus javára, vagy magánszervet bíz meg azzal, illetve utasít arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladatot az a), b) és c) pontban ismertetett típusok közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;

és ezáltal a kedvezményezett előnyhöz jut.

26. „terület”: Izrael esetében Izrael Állam területe, az Európai Unió esetében pedig azok a földterületek (szárazföldi területek és szigetek), belvizek és felségvizek, amelyeken az EUSzerződések alkalmazandók, a szerződésekben és az ezeket felváltó okmányokban megállapított feltételek szerint. E megállapodás Gibraltár repülőterére történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság által a repülőtér helyeül szolgáló terület feletti szuverenitással kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontokat, és Gibraltár repülőterének a 2006. szeptember 18-án a tagállamok között fennálló európai uniós légiközlekedési intézkedések tekintetében való további felfüggesztését a Gibraltár repülőteréről szóló, 2006. szeptember 18-án Cordobában elfogadott miniszteri nyilatkozatnak megfelelően; E megállapodás alkalmazása nem sérti azon területek státuszát, amelyek 1967 júniusa óta kerültek izraeli fennhatóság alá;

27. „használati díj”: a légi fuvarozókra a repülőtér, a repülőtéri környezet, a légiforgalmi, illetve légiközlekedés-védelmi berendezések vagy szolgáltatások – köztük a kapcsolódó szolgáltatások és berendezések – igénybevételeért kiszabott díj.

I. CÍM

GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

2. cikk

Forgalmi jogok

1. Az I. és II. melléklettel összhangban mindkét szerződő fél biztosítja a másik szerződő fél számára a másik szerződő fél légi fuvarozói által végzett nemzetközi légiközlekedés tekintetében az alábbi jogokat:

- a) a területén való, leszállás nélkül történő átrepülés joga;

b) a területén való leszállás joga, amennyiben az nem az utasok, a poggyász, az áru és/vagy a postai küldemények légiközlekedésbe történő felvételére vagy kirakására irányul (nem-kereskedelmi célú leszállás);

c) meghatározott útvonalon kölcsönösen elfogadott szolgáltatás nyújtása során a területén való leszállás joga, amennyiben az az utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények - külön-külön vagy együttesen - légiközlekedésbe történő felvételére vagy kirakására irányul; valamint

d) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

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

a) Izrael légi fuvarozói számára bármely tagállam területén jogot biztosítana az adott tagállam területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények – ellentételezés fejében történő – fedélzetre való felvételére;

b) az Európai Unió légi fuvarozói számára bármely tagállam területén jogot biztosítana az Izrael területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények – ellentételezés fejében történő – fedélzetre való felvételére.

3. cikk

Engedélyezés

1. A szerződő felek légi fuvarozói által benyújtott üzemeltetési engedélyre irányuló kérelmek kézhezvételekor az illetékes hatóságok minimális eljárási haladékkal adják ki a megfelelő engedélyeket, feltéve hogy:

a) izraeli légi fuvarozók esetében:

— a légi fuvarozó üzleti tevékenységének fő helye Izraelben található, és a légi fuvarozó Izrael jogszabályainak megfelelő működési engedéllyel rendelkezik; valamint

— a légi fuvarozó feletti tényleges szabályozási ellenőrzést Izrael gyakorolja és tartja fenn; valamint

— a légi fuvarozó Izrael és/vagy izraeli illetőségű személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve a tényleges ellenőrzést feletti Izrael és/vagy izraeli illetőségű személyek gyakorolják.

b) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

— a légi fuvarozó üzleti tevékenységének fő helye az EU-szerződések értelmében vett tagállam területén található, és a légi fuvarozó az Európai Unió jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik; valamint

— a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzését a légi jármű üzemben tartási engedély kiadásáért felelős tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes légügyi hatóság egyértelműen meg van határozva; valamint

— a légi fuvarozó EU-tagállam és/vagy EU-tagállamban illetőséggel rendelkező személyek, vagy a IV. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy az ezekben illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll;

c) a légi fuvarozó eleget tesz a nemzetközi légi szolgáltatások működtetése tekintetében az illetékes hatóság által szokásosan alkalmazott törvényeknek és rendelkezéseknek; valamint

d) a 13. cikkben és a 14. cikkben foglalt rendelkezéseket fenn tartják és alkalmazzák.

3a. cikk

A légi fuvarozók megfelelése és illetősége tekintetében hozott szabályozási döntések kölcsönös elismerése

Az egyik szerződő fél légi fuvarozói által benyújtott engedélykérelmek kézhezvételekor a másik szerződő fél illetékes hatósága ugyanúgy elismeri az első szerződő fél illetékes hatósága által az érintett légi fuvarozó megfeleltetésére és/vagy illetőségére vonatkozóan hozott döntést, mintha ezt a döntést saját illetékes hatóságai hozták volna, és az a) albekezdésben foglaltak kivételével e kérdéseket a továbbiakban nem vizsgálja.

a) Amennyiben a légi fuvarozó engedély iránti kérelmének kézhezvételét vagy ilyen engedély megadását követően a kedvezményezett szerződő fél illetékes hatóságai okkal feltételezik, hogy a másik szerződő fél illetékes hatóságai által hozott döntés ellenére a megállapodás 3. cikke szerinti, a megfelelő engedélyek kiadására vonatkozó feltételek nem teljesültek, erről haladéktalanul tájékoztatják az említett hatóságokat, és feltételezésüket megfelelően indokolják. Ilyen esetben bármelyik szerződő fél kezdeményezhet konzultációt – ideértve a mindkét szerződő fél illetékes hatóságainak képviselőivel folytatott konzultációt is – és/vagy kérhet a feltételezéssel kapcsolatos kiegészítő információkat, és az ilyen kérelmeknek a lehető leghamarabb eleget kell tenni. Ha a kérdés tisztázatlan marad, az ügyet bármelyik fél az e megállapodás 22. cikke szerint létrejött vegyes bizottság elé viheti, és a 22. cikk (7) és (9) bekezdésével összhangban a 24. cikk szerinti megfelelő védintézkedéseket fogadhat el.

b) Az előbbiekben bemutatott eljárások nem vonatkoznak az alábbiakkal kapcsolatos döntések elismerésére:

i. biztonsági tanúsítványok vagy engedélyek;

ii. védelmi intézkedések; vagy

iii. biztosítási fedezet.

4. cikk

Az engedély elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

1. Mindkét szerződő fél illetékes hatósága jogosult arra, hogy a másik szerződő fél légi fuvarozójának üzemeltetési engedélyét elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse vagy korlátozza, illetve működését egyéb módon felfüggeszse vagy korlátozza, amennyiben:

a) izraeli légi fuvarozók esetében:

- a légi fuvarozó üzleti tevékenységének fő helye nem Izraelben található, és a légi fuvarozó nem rendelkezik Izrael jogszabályainak megfelelő működési engedéllyel; vagy
- a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzését nem Izrael gyakorolja vagy tartja fenn; vagy
- a légi fuvarozó nem Izrael és/vagy izraeli illetőségű személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve nem Izrael és/vagy izraeli illetőségű személyek gyakorolják felette a tényleges ellenőrzést;

b) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

- a légi fuvarozó üzleti tevékenységének fő helye nem az EU-szerződések értelmében vett tagállam területén található, és a légi fuvarozó nem rendelkezik az Európai Unió jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
- a légi fuvarozó tényleges szabályozási ellenőrzését nem a légi jármű üzemben tartási engedély kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy nincs egyértelműen meghatározva az illetékes légiforgalmi hatóság; vagy
- a légi fuvarozó nem EU-tagállam és/vagy EU-tagállamban illetőséggel rendelkező személyek, vagy a IV. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy az ezekben illetőséggel rendelkező személyek közvetlen vagy többségi tulajdonában áll, illetve a tényleges ellenőrzést felette nem ezek gyakorolják;

c) a légi fuvarozó nem tett eleget a megállapodás 6. cikkében említett törvényeknek és rendelkezéseknek;

d) a 13. cikkben és a 14. cikkben foglalt rendelkezéseket nem tartják fenn és nem alkalmazzák; vagy

e) az egyik szerződő fél a megállapodás 7. cikkével összhangban azt állapítja meg, hogy a versenykörnyezetre vonatkozó feltételek nem teljesülnek.

2. Az e cikkben meghatározott jogok csak a másik fél illetékes hatóságaival történt egyeztetés után gyakorolhatók, kivéve, ha az (1) bekezdés c) vagy d) pontjának való további meg nem felelés megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtételére van szükség.

5. cikk

Befektetés

1. E megállapodás 3. cikke és 4. cikke ellenére, és azt követően, hogy a vegyes bizottság a 22. cikk (10) bekezdésével

összhangban megerősíti, hogy rendelkezésre állnak kölcsönös megállapodások, a szerződő felek – az e cikk (2) bekezdésében szereplő feltételekkel összhangban – lehetővé tehetik, hogy izraeli légi fuvarozók EU-tagállam és/vagy EU-tagállamban illetőséggel rendelkező személy többségi tulajdonában vagy tényleges ellenőrzése alatt álljanak, illetve, hogy európai uniós légi fuvarozók Izrael és/vagy izraeli illetőséggel rendelkező személy többségi tulajdonában vagy tényleges ellenőrzése alatt álljanak.

2. E cikk (1) bekezdésével összefüggésben a szerződő felek érdekeltségébe tartozó befektetéseket egyenként engedélyezni kell a vegyes bizottság által az e megállapodás a 22. cikkének (Vegyes bizottság) (2) bekezdésével összhangban hozott előzetes határozattal.

A szóban forgó határozatban meg kell állapítani a jelen megállapodás szerinti megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetésére, valamint a harmadik országok és a szerződő felek közötti szolgáltatásokra vonatkozó feltételeket. E megállapodás 22. cikke (9) bekezdésének rendelkezései az ilyen határozatokra vonatkozóan nem alkalmazhatók.

6. cikk

A törvények és rendelkezések betartása

1. Az egyik szerződő fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek területre történő belépésével, valamint onnan való távozásával kapcsolatos, illetve a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek üzemeltetésére és irányítására vonatkozó, az adott területen hatályos törvényeknek és rendelkezéseknek a másik szerződő fél légi fuvarozói megfelelnek.

2. Az egyik szerződő fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a légi járművön tartózkodó utasok, személyzet vagy rakomány területre történő belépésével, valamint onnan való távozásával kapcsolatos, az adott területen hatályos törvényeket és rendelkezéseket (beleértve a belépésre, engedélyezésre, bevándorlásra, útlevelekre, vámvizsgálatra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) a másik szerződő fél légi fuvarozóinak utasai, személyzete vagy rakománya tekintetében be kell tartani.

7. cikk

Versenykörnyezet

1. A szerződő felek megerősítik, hogy e megállapodásra nézve alkalmazásra kerülnek a társulási megállapodás IV. címe 3. fejezete (Verseny) szerinti elvek.

2. A szerződő felek megerősítik, hogy közös célkitűzésük a légi járatok működtetésével kapcsolatos tisztességes versenykörnyezet kialakítása. A szerződő felek elismerik, hogy a légi fuvarozók közötti tisztességes verseny akkor valósítható meg leginkább, ha a légi fuvarozók teljes mértékben kereskedelmi alapon működnek, nem részesülnek állami támogatásban, valamint biztosított számukra a repülőtéri berendezésekhez és szolgáltatásokhoz, illetve a résidőkhöz való semleges és megkülönböztetéstől mentes hozzáférés.

3. Ha az egyik szerződő fél azt állapítja meg, hogy a másik fél területén – különösen állami támogatás következtében – olyan körülmények állnak fenn, amelyek hátrányosan befolyásolnák a légi fuvarozóira érvényes tisztességes és egyenlő

versenyfeltételeket, észrevételeket tehet a másik félnek. Ezen túlmenően kérheti az e megállapodás 22. cikke szerinti vegyes bizottság ülésének összehívását. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül kell megkezdeni. Amennyiben a konzultációk megkezdésétől számított 30 napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ennek alapján a konzultációkat kérő szerződő fél intézkedhet az érintett légi fuvarozó (légi fuvarozók) engedélyének elutasítására, visszatartására, visszavonására, felfüggesztésére vagy megfelelő feltételekhez kötésére e megállapodás 4. cikkével összhangban.

4. A (3) bekezdés szerinti intézkedéseknek megfelelőeknek és arányosoknak kell lenniük, hatályukat és időtartamukat tekintve pedig a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódniuk. Az intézkedések kizárólag a (3) bekezdésben említett feltételek előnyeit élvező légi fuvarozóra vagy légi fuvarozókra irányulhatnak, és nem sérthetik egyik szerződő fél azon jogát sem, hogy a 23. cikk értelmében intézkedést vegyen.

5. A szerződő felek egyetértenek abban, hogy a légiközlekedés-védelemmel kapcsolatban az izraeli légi fuvarozóknál felmerülő plusz költségekhez az izraeli kormány által nyújtott hozzájárulás a verseny szempontjából nem minősül tisztességtelen magatartásnak, és e cikk alkalmazásában nem tekinthető állami támogatásnak, feltéve, hogy:

- a) a támogatás kizárólag az izraeli légi fuvarozók azon költségeire vonatkozik, amelyek az izraeli hatóságok által előírt olyan légiközlekedés-védelmi különintézkedések végrehajtása során merülnek fel, amelyek az Európai Unió légi fuvarozói esetében nincsenek előírva vagy nem merülnek fel; valamint
- b) a szóban forgó védelmi költségeket Izrael egyértelműen meghatározza és számszerűsíti; valamint
- c) a vegyes bizottság évente egyszer jelentést kap az előző évben felmerült védelmi költségek teljes összegéről és annak az izraeli kormány által átvállalt részéről.

6. Bármelyik szerződő fél – a másik szerződő félhez intézett értesítéssel egyidejűleg – kapcsolatba léphet a másik szerződő fél területén lévő, állami, tartományi vagy helyi szintű illetékes kormányzati szervekkel az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából.

7. E cikk rendelkezései nem sértik a szerződő feleknek a területükön meglévő közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó törvényeit és rendeleteit.

8. cikk

Kereskedelmi lehetőségek

A légi fuvarozók képviselői

1. A szerződő felek légi fuvarozói képviselőket és létesítményeket hozhatnak létre a másik szerződő fél területén a légiközlekedési szolgáltatások biztosítása, illetve a légiközlekedés és az ahhoz kapcsolódó tevékenységek hirdetése és értékesítése céljából.

2. A szerződő felek légi fuvarozói – a másik szerződő félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendeleteivel összhangban – a másik szerződő fél területére vihetnek és ott foglalkoztathatnak a légiközlekedés nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakértő személyzetet.

Földi kiszolgálás

3. a) A b) pont sérelme nélkül, minden légi fuvarozónak joga van a másik szerződő fél területén történő földi kiszolgálással kapcsolatban:

i. saját földi kiszolgálását („önkiszolgálás”) ellátni, vagy

ii. választani a teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló vállalatok közül, amennyiben a szerződő felek törvényei és rendeletei értelmében a piacra jutás számukra megengedett, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.

b) Az a) pont i. és ii. alpontjában foglalt jogok csak a másik fél területén alkalmazandó törvények és rendelkezések szerinti fizikai vagy működési korlátoknak vethetők alá az alábbi földi kiszolgálási szolgáltatások esetében: poggyászkezelés, leszállópálya-kezelés, üzemanyag- és kenőanyag-kezelés, áru- és postakezelés az árunak és a postai küldeményeknek a terminál és a légi jármű közötti fizikai kezelésére tekintettel. Amennyiben az effajta korlátok az önkiszolgálást nem teszik lehetővé, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn valódi verseny, minden ilyen szolgáltatásnak valamennyi légi fuvarozó számára egyenlően és megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhetőnek kell lennie; az ilyen szolgáltatások díjai nem haladhatják meg azok összköltségét, amely magában foglalja az eszközök értékcsökkenés utáni ésszerű megtérülését is.

Értékesítés, helyi kiadások és pénzeszközök átutalása

4. A szerződő felek bármely légi fuvarozója közvetlenül és/vagy az ügynökein, a légi fuvarozó által felhatalmazott egyéb közvetítőn, az interneten vagy más elérhető csatornán keresztül értékesítheti légiközlekedési szolgáltatásait a másik szerződő fél területén. Minden légi fuvarozó jogosult ilyen légiközlekedési szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen légiközlekedési szolgáltatást az érintett terület valutájában vagy szabadon átváltható valutában megvásárolni.

5. Minden légi fuvarozó jogosult arra, hogy az alkalmazandó hivatalos árfolyamon, korlátozás és illetékkivetés nélkül, szabadon átváltható valutába bármikor és bármilyen módon átváltsa, illetve a másik fél területéről hazautalhatja helyi bevételt, kivéve ha ez nem egyeztethető össze a választása szerinti ország vagy országok általánosan alkalmazandó törvényeivel és rendelkezéseivel.

6. A szerződő felek légi fuvarozói a másik szerződő fél területén helyi valutában fizethetnek a helyi kiadásokért, az üzemanyag-vásárlást is beleértve. A szerződő felek légi fuvarozói

mérlegelésük szerint a helyi valutaátváltási szabályozás szerint szabadon átváltható valutában fizethetik ki az ilyen kiadásokat a másik szerződő fél területén.

Együtműködési megállapodások

7. E megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások üzemeltetése vagy nyújtása során a szerződő felek bármely légi fuvarozója kereskedelmi együtműködési megállapodásokat köthet, például ülés hely bérletre (blocked space) vonatkozó vagy közös üzemeltetési (code share) megállapodást:

- a) a szerződő felek bármely légi fuvarozójával (légi fuvarozói-val); valamint
- b) harmadik ország bármely légi fuvarozójával (légi fuvarozói-val); valamint
- c) bármely felszíni, szárazföldi vagy tengeri fuvarozókkal;

feltéve, hogy i. az üzemeltetést végző fuvarozó rendelkezik a megfelelő forgalmi jogokkal; ii. a forgalmazást végző fuvarozók a vonatkozó kétoldalú megállapodások keretében rendelkeznek a megfelelő útvonalengedéllyel; és iii. a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokban szokásosan alkalmazott biztonsági és versenyjogi követelményeknek. A közös üzemelést is magában foglaló utasszállítás értékesítése tekintetében a vásárlót az értékesítés alkalmával, de mindenképpen a beszállást megelőzően az utasfelvételnél, illetve – átszállásnál amikor nincs külön utasfelvétel – tájékoztatni kell arról, hogy a szolgáltatás egyes szakaszaiban mely fuvarozást végző szolgáltatók fognak eljárni.

Felszíni fuvarozás

8. a) Az utasszállítás tekintetében a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók nem tartoznak a légitörvényekre vonatkozó törvények és rendelkezések hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni fuvarozást a légi fuvarozó a saját nevében végzi. A felszíni fuvarozást végző szolgáltatók mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy kötnek-e együtműködési megállapodásokat. A konkrét megállapodásokra vonatkozó döntés meghozatala során a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók figyelembe vehetik többek között a fogyasztók érdekeit, valamint a technikai, gazdasági, térbeli és kapacitásbeli korlátokat.
- b) Továbbá és a megállapodás bármely más rendelkezése ellenére a szerződő felek légi fuvarozói és közvetett áru fuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül végezhetnek továbbá a légitörvényekhez kapcsolódó bármilyen felszíni áru fuvarozást Izrael és az Európai Unió területén lévő bármely pontra vagy pontból, illetve harmadik országokban, ideértve a vámhivatallal rendelkező repülőterekre és repülőterekről való szállítást is, és ideértve adott esetben a hatályos törvények és rendelkezések alapján a vámszabad raktárban lévő áru fuvarozására való jogosultságot is. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőterei vámhivatallal lehet fordulni.

A légi fuvarozók dönthetnek arról, hogy a felszíni fuvarozást maguk végzik-e, vagy azt más felszíni fuvarozóval kötött megállapodás keretében biztosítják, ideértve a más légi fuvarozók és közvetett légi áru fuvarozó szolgáltatók által üzemeltetett felszíni fuvarozást. Az ilyen kombinált áru fuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi és a felszíni fuvarozásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve, hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényeit illetően.

Kölcsönbérlet

9. a) A szerződő felek légi fuvarozói jogosultak a megállapodás szerinti légitársaságok üzemeltetésére bármely légi fuvarozótól – többek között harmadik országok légi fuvarozótól – személyzetrel vagy anélkül bérelt légitársaságok alkalmazásával, amennyiben az ilyen értelmű megállapodásban részes valamennyi fél eleget tesz a megállapodásban részt vevő szerződő felek által szokásosan alkalmazott törvények és rendelkezések szerinti feltételeknek.
- b) Egyik szerződő fél sem írja elő a berendezéseiket bérebe adó légi fuvarozók számára a jelen megállapodás hatálya alá tartozó forgalmi jogok meglétét.
- c) A III. mellékletben felsorolt országoktól eltérő harmadik ország légi fuvarozója légitársaságának valamely izraeli vagy európai uniós légi fuvarozó általi, személyzetet is magában foglaló (teljes bérlet, wet-leasing) és a megállapodásban foglalt jogok kihasználására irányuló bérlésére csak kivételes esetben vagy csak átmeneti igény kielégítése érdekében kerülhet sor. Az ilyen bérleti megállapodást i. előzetes jóváhagyásra be kell nyújtani a bérebe adó légi fuvarozó engedélyét kiadó hatósághoz, valamint ii. tájékoztatás céljából el kell juttatni azon szerződő fél illetékes hatóságaihoz, amelynek területén a teljes bérlet tárgyát képező légitársaságot üzemeltetni kívánják.

Ezen albekezdés alkalmazásában „légitársaságok” azon harmadik országbeli légi fuvarozók légitársaságai értendők, amelyek nem tartoznak működési tilalom alá az Európai Unióban és/vagy Izraelben.

Franchise és márkahasználat

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

Résidőkiosztás a repülőtereken

11. Mindkét szerződő fél biztosítja a területén lévő repülőterekre alkalmazandó résidők kezelésére vonatkozó eljárások, iránymutatások és szabályzatok átlátható, hatékony és megkülönböztetéstől mentes alkalmazását.

Konzultációk a vegyes bizottságban

12. Ha a szerződő felek egyike úgy véli, hogy a másik szerződő fél megszegte e cikk rendelkezéseit, észrevételeket tehet a másik félnek, és a 22. cikk (4) bekezdése szerint konzultációt kezdeményezhet.

9. cikk

Vámok és illetékek

1. Az egyik szerződő fél területére történő megérkezéskor a másik szerződő fél légi fuvarozója által a nemzetközi légitársaságokban üzemeltetett légitársaságok, azok szokásos felszerelései, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a földi berendezések, a pótalkatrészek (a hajtóműveket is beleértve), a légitársaságok készletei (többek között az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok és égetett szeszes italok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, kizárólag a nemzetközi légitársaságokban részt vevő légitársaság üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy annak során használt cikkek a viszonyosság alapján mentesek a) az Európai Unió nemzeti vagy helyi hatóságai által kivetett és b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, közvetett jövedéki adó és hasonló díj és illeték alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légitársaság fedélzetén maradnak.

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

- a) az egyik szerződő fél területére bevitt vagy ott beszerzett, és a másik szerződő fél nemzetközi légitársaságokban részt vevő légi fuvarozójának a területet elhagyó légitársaságján való felhasználás céljából a légitársaság fedélzetére – ésszerű mennyiségben – felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- b) az egyik szerződő fél területére a másik szerződő félnek a nemzetközi légitársaságokban üzemeltetett légitársaság műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezései és pótalkatrészei (beleértve a hajtóműveket);
- c) az egyik szerződő fél területére a másik szerződő fél nemzetközi légitársaságokban részt vevő légi fuvarozójának légitársaságján való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- d) az egyik szerződő fél területére bevitt vagy ott beszerzett, a szerződő felek vámjogszabályaiban előírt olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik szerződő fél nemzetközi légitársaságokban részt vevő légi fuvarozójának a területet elhagyó légitársaságján való felhasználás céljából a fedélzetre felvitték, még akkor is, ha ezeket a készleteket a repülés azon fél területére eső szakaszán használják, ahol azokat a fedélzetre felvitték; valamint

e) a repülőtereken és az áru fuvarozási terminálokon alkalmazandó biztonsági és védelmi felszerelések.

3. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a szerződő feleket abban, hogy a területük két pontja között szolgáltatást nyújtó légitársaságok légitársaságjaikban történő felhasználásra szánt és a területükön megkülönböztetéstől mentes alapon beszerzett üzemanyagokra adót, vámot, díjat vagy illetéket vessenek ki. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik szerződő fél légitársaságjai elegendőek az ott hatályos, a légitársaságok üzemanyagának értékesítésére, beszállítására, és felhasználására vonatkozó törvényeknek és rendelkezéseknek.

4. A szerződő felek légitársaságjai által üzemben tartott légitársaságok használt, az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett szokásos felszerelések, valamint a fedélzeten szokásosan tárolt anyagok és készletek a másik szerződő fél területén csak az adott területen működő vámhatóságok jóváhagyásával rakodhatók ki, és azok újraexportálás vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők.

5. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik szerződő fél légitársaságjai az (1) és (2) bekezdésben meghatározott tételeknek a másik szerződő fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére egy olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amely szintén élvezzi a másik szerződő fél által biztosított effajta mentességeket.

6. E 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 légitársaságok működésének egy szakasza során, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.

7. E megállapodás rendelkezései az importot terhelő forgalmi adó kivételével nem érintik a hozzáadottérték adó területét. Az uniós tagállamok és Izrael között a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülése tekintetében hatályban lévő, vonatkozó egyezmények rendelkezéseit e megállapodás nem módosítja.

10. cikk

A repülőterek, valamint a légitársaságok létesítményei és szolgáltatások igénybevételeivel kapcsolatos egyéb terhek

1. Mindkét szerződő fél biztosítja, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik szerződő fél légitársaságokra a léginavigációs és légitársasági szolgáltatások igénybevételeért kivetendő használati díjak költségérőnyosak és megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A másik szerződő fél légitársaságokra kivetett efféle használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légitársaság rendelkezésére álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

2. Mindkét szerződő fél biztosítja, hogy az egyik szerződő fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik szerződő fél légitársaságokra a repülőterek, a légitársaságok védelmi és a kapcsolódó berendezések és szolgáltatások igénybevételeért kivetendő díjak indokolatlan megkülönböztetéstől

mentesek és a felhasználók csoportjai között méltányosan megosztottak legyenek. A kiszabott használati díjak tükrözhetik – de nem haladhatják meg – a repülőtéren vagy a repülőtérrendszeren belül található megfelelő repülőtéri és légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgáltatások biztosítása kapcsán a díjszabásért felelős illetékes hatóságoknál vagy szerveknél felmerülő teljes költséget. Az ilyen díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni ésszerű megtérülését. A díjszabás alá tartozó berendezéseket és szolgáltatásokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik fél légi fuvarozóira kivetett ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a bármely más légi fuvarozó számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel kiszabni.

3. A szerződő felek előmozdítják a területükön a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek és a szolgáltatásokat és a létesítményeket igénybe vevő légi fuvarozók és/vagy képviselőik közötti konzultációt, valamint arra ösztönzik a díjszabásért felelős illetékes hatóságokat vagy szerveket, hogy tájékoztassák a repülőterek felhasználóit vagy azok képviselőit, illetve egyesületeit a repülőtér-irányító szervezetek által az egyes repülőtereken kivetett díjak rendszerének vagy szintjének meghatározásához alapul szolgáló tényezőkről, mivel ezek az információk szükségesek lehetnek a díjak ésszerűségének e cikk (1) és (2) bekezdésének elveivel összhangban történő pontos vizsgálatához. A szerződő felek a díjszabásért felelős illetékes hatóságokat arra ösztönzik, hogy a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében ésszerű időn belül értesítsék a felhasználókat annak érdekében, hogy a szóban forgó hatóságok vagy szervek a módosítások végrehajtása előtt figyelembe vehessék a felhasználók véleményét.

4. A 23. cikk szerinti vitarendezési eljárás során egyik szerződő fél sem vonható felelősségre e cikk rendelkezéseinek megsértéséért, kivéve ha: a) elmulasztja a másik szerződő fél által kifogásolt díjak vagy gyakorlat ésszerű határidőn belüli felülvizsgálatát; vagy b) az ilyen felülvizsgálatot követően elmulasztja a hatáskörébe tartozó, e cikkel összeegyeztethetetlen díjak vagy gyakorlat teljes körű rendezésére szolgáló intézkedések meghozatalát.

11. cikk

Díjszabás

1. A szerződő felek lehetővé teszik, hogy az árakat a légi fuvarozók a szabad és tisztességes verseny alapján szabadon állapítsák meg.

2. A szerződő felek nem követelik meg az árak bejelentését.

3. Az illetékes hatóságok többek között megvitathatják az esetleg jogtalan, ésszerűtlen vagy megkülönböztető jellegű árak kérdését.

12. cikk

Statisztikák

1. Mindkét szerződő fél hozzáférést biztosít a másik szerződő fél részére a nemzeti törvényekben és rendelkezésekben előírt statisztikákhoz, valamint – kérésre – az e megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetésének felülvizsgálata céljából esetlegesen ésszerűen szükséges, rendelkezésre álló statisztikai információkhoz.

2. A szerződő felek a 22. cikk szerinti vegyes bizottság keretében együttműködnek a megállapodás szerinti légi szolgáltatások alakulásának nyomon követése céljából közöttük zajló statisztikai információcseré megkönnyítése érdekében.

II. CÍM

SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

13. cikk

A légiközlekedés biztonsága

1. A szerződő felek jogalkotó hatóságait megillető mérlegelési jogkör sérelme nélkül, a szerződő felek szorosan együttműködnek a légiközlekedés biztonsága terén, és törekszenek arra, hogy szabályaikat a lehető legnagyobb mértékben összehangolják vagy egymás biztonsági követelményeit kölcsönösen elismerjék. A vegyes bizottság – az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség segítségével – felügyeli az együttműködési folyamatot.

2. A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfeleljenek legalább a IV. melléklet A. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

3. A szerződő felek illetékes hatóságai az e megállapodás szerinti légi szolgáltatások működtetése tekintetében érvényesnek ismerik el a másik fél által kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légialkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek az Egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal. Az illetékes hatóságok azonban megtagadhatják a más ilyen hatóságok által saját állampolgáraik számára kiállított vagy érvényesített képesítési bizonyítványoknak és engedélyeknek a területük feletti átrepülés tekintetében érvényesként való elismerését.

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

5. Ha a konzultáció nyomán az egyik szerződő fél azt állapítja meg, hogy a (4) bekezdésben említett vonatkozásokban a másik szerződő fél területén nem állnak ténylegesen fenn és nem kerülnek alkalmazásra olyan biztonsági követelmények, amelyek megfelelnek az Egyezmény által mindenkor előírt követelményeknek, a másik szerződő felet tájékoztatja e megállapításáról és az ICAO-standardoknak való megfeleléshez szükségesnek ítélt lépésekről. A másik szerződő fél a meghatározott időn belül végrehajtja a szükséges korrekciós intézkedéseket.

6. A szerződő felek biztosítják, hogy amennyiben az egyik szerződő fél által lajstromba vett olyan légi jármű, amelynél felmerül az Egyezmény alapján meghatározott nemzetközi légiközlekedés-biztonsági előírásoknak való meg nem felelés gyanúja, a másik szerződő fél területén lévő, a nemzetközi

légi forgalom számára nyitott repülőtereken leszáll, azt az adott másik szerződő fél illetékes hatóságai által a fedélzeten vagy a légi jármű körül elvégzendő földi ellenőrzésnek vetik alá a légi jármű és személyzete okmányainak, valamint a légi jármű és berendezései látható állapotának vizsgálata érdekében.

7. A szerződő felek illetékes hatóságai haladéktalanul megtehetnek minden megfelelő intézkedést, ha megállapítják, hogy egy légi jármű, egy légi jármű komponense vagy egy művelet:

- a) nem felel meg az Egyezmény értelmében megállapított minimumkövetelményeknek, vagy
- b) az Egyezmény 16. cikkének (6) bekezdésében említett ellenőrzés során súlyos aggodalomra ad okot a tekintetben, hogy a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az Egyezmény értelmében megállapított minimumszabályoknak, vagy
- c) komoly aggodalomra ad okot a tekintetben, hogy az Egyezmény értelmében megállapított minimumszabályok fenntartása és igazgatása nem valósul meg.

8. Amennyiben az egyik szerződő fél illetékes hatóságai a (7) bekezdés szerinti intézkedést hoznak, arról – az intézkedés indokolásával együtt – haladéktalanul értesítik a másik szerződő fél illetékes hatóságait.

9. Amennyiben egy légi közlekedési művelet biztonságos végrehajtásához sürgős intézkedésre van szükség, mindkét szerződő fél fenntartja a jogot, hogy a másik fél egy vagy több légi fuvarozójának üzemeltetési engedélyét azonnal felfüggeszse vagy módosítsa.

10. Amennyiben a (7) vagy a (9) bekezdés alkalmazásában hozott intézkedéseket okafogyottá válásuk után nem szüntetik meg, a kérdést bármelyik szerződő fél a vegyes bizottság elé terjesztheti.

14. cikk

A légi közlekedés védelme

1. A szerződő felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának a jogellenes beavatkozási cselekményektől való megvédésére irányuló kölcsönös elkötelezettségüket, különösen pedig az alábbiakból eredő kötelezettségeiket: az egyezmény, a légi járművek 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 légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban, 1971. szeptember 23-án aláírt egyezmény, a polgári légi közlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban, 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv, amennyiben mindkét fél szerződő fele ezen egyezményeknek, valamint a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezmény és jegyzőkönyv, amelynek mindkét fél szerződő fele.

2. A szerződő felek megkeresés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a léginnavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá a polgári légi közlekedés védelme ellen irányuló bármilyen egyéb fenyegetés megelőzésé-
ben.

3. A szerződő felek az egymással fenntartott kapcsolataikban az ICAO által megállapított és az egyezmény mellékleteiként meghatározott, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel és – azok alkalmazása esetén – a szervezet által javasolt gyakorlattal összhangban cselekszenek, amennyiben e védelmi rendelkezések a felekre nézve alkalmazandók. Mindkét szerződő fél megköveteli, hogy a területén bejegyzett légi járművek üzemben tartói, azok az üzembe tartók, amelyek üzleti tevékenységének fő helye vagy állandó lakhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői legalább a szóban forgó légi közlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

4. Saját területén mindkét szerződő fél hatékony intézkedések megtételéről gondoskodik a légi jármű védelme, az utasok és kézipoggyászuk átvizsgálása, valamint a személyzetnek, a rakományok (a feladott poggyászt is beleértve) és a légi járművön található készleteknek a beszállás, illetve a berakodás előtt és közben történő megfelelő ellenőrzése érdekében, továbbá gondoskodik arról, hogy ezek az intézkedések igazodjanak a fenyegetés mértékéhez. A szerződő felek elfogadják, hogy légi fuvarozóik számára a másik szerződő fél a területére történő belépéshez, az onnan való távozáshoz, illetve az ott tartózkodáshoz előírhatja a (3) bekezdésben említett légi közlekedés-védelmi rendelkezések betartását. Ha bármelyik szerződő fél tudomására jut, hogy a másik szerződő fél területére érkező vagy onnan induló meghatározott járatra vagy járatok sorozatára konkrét fenyegetés irányul, erről haladéktalanul tájékoztatja a másik szerződő felet, és a konkrét fenyegetés figyelembevétele érdekében a (6) bekezdéssel összhangban speciális védelmi intézkedéseket hozhat.

5. A szerződő felek törekszenek egymás védelmi követelményeinek kölcsönös elismerésére. E célból olyan igazgatási rendelkezéseket állapítanak meg, amelyek lehetővé teszik a meglévő vagy tervezett légi közlekedés-védelmi intézkedésekkel kapcsolatos konzultációkat, valamint a szerződő felek által végrehajtott minőségellenőrzési intézkedésekre vonatkozó információk megosztását. A szerződő felek abban is kérhetik a másik együttműködését, hogy megállapítsák, a másik szerződő fél egy adott védelmi intézkedése megfelel-e saját követelményeiknek. Az értékelések eredményei alapján a kérelmező szerződő fél határozhat úgy, hogy a másik fél területén azonos szintű védelmi intézkedéseket alkalmaznak, és ezáltal az átszálló utasok, poggyászaik és/vagy az átrakandó rakomány a kérelmező fél területén mentesülhet az újabb vizsgálat alól. E határozatot közölni kell a másik szerződő féllel.

6. A szerződő felek jóindulattal bírálják el a másik szerződő félnek az egyes konkrét fenyegetésekkel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét. A szerződő felek az általuk bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi intézkedésről, amelynek a megállapodás szerinti légi közlekedési szolgáltatásokra jelentős pénzügyi vagy működési

kihátasá lehet, előzetesen tájékoztatják a másik szerződő felet, kivéve vészhelyzetben. Bármelyik szerződő fél kérheti, hogy az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából üljön össze a megállapodás 22. cikkében (Vegyes bizottság) előírt vegyes bizottság.

7. A polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye esetén, vagy a polgári légi jármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmény vagy ennek veszélye esetén a szerződő felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az effajta cselekmények vagy veszélyek gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges megfelelő intézkedések megtétele révén.

8. Mindegyik szerződő fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet ésszerűnek tart annak biztosítására, hogy a területén a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítés vagy egyéb jogellenes beavatkozás cselekményének kitétt légi jármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőleg kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.

9. Amennyiben az egyik szerződő fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik szerződő fél nem e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, azonnali konzultációt kérhet a másik szerződő féltől.

10. A 4. cikk sérelme nélkül, amennyiben a kérelemről számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez a tény alapul szolgálhat az érintett szerződő fél egy vagy több légi fuvarozója üzemeltetési engedélyének visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez kötésére.

11. Azonnali és különleges fenyegetés esetén az érintett szerződő fél a tizenöt (15) nap letelte előtt is hozhat átmeneti intézkedéseket.

12. A közlekedésvédelem érdekében szükséges azonnali intézkedések sérelme nélkül, a szerződő felek megerősítik, hogy a védelmi intézkedések mérlegelésekor értékelik a légi járatok e megállapodás szerinti működtetésére gyakorolt esetleges hátrányos gazdasági és működési hatásokat és – amennyiben azt jogszabály nem korlátozza – az ilyen tényezőket figyelembe veszik annak meghatározásakor, hogy az említett védelmi aggályok kezeléséhez milyen intézkedések szükségesek és megfelelőek.

13. A (10) vagy (11) bekezdéssel összhangban hozott intézkedéseket meg kell szüntetni, amint a másik szerződő fél teljesíti e cikk rendelkezéseit.

14. E cikk ellenére a szerződő felek egyetértenek abban, hogy egyikük sem kötelezhető olyan információk felfedezésére, amelyek a szerződő felek nemzetbiztonsági érdekeit sértené.

15. cikk

Légiforgalmi szolgáltatás

1. A szerződő felek szorosan együttműködnek a légiforgalmi szolgáltatás terén annak érdekében, hogy az általános légi forgalmi biztonság és hatékonyság fokozása, a kapacitások optimalizálása és a késések csökkentése céljából az egységes európai

égboltot Izraelre is ki lehessen terjeszteni, Izrael ennek érdekében megfigyelőként részt vesz az egységes európai égbolttal foglalkozó bizottság munkájában. A vegyes bizottság figyelemmel kíséri az együttműködési folyamatot.

2. Annak érdekében, hogy a felek a területükön leegyszerűsítsék az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok alkalmazását:

a) Izrael megteszi a szükséges intézkedéseket a légiforgalmi szolgáltatás intézményi struktúráinak az egységes európai égbolthoz való igazítása érdekében, különös tekintettel a léginavigációs szolgáltatóktól legalább működésükben független, illetékes nemzeti felügyeleti szervek létrehozására; valamint

b) az Európai Unió bevonja Izraelt az egységes európai égbolthoz kapcsolódó léginavigációs szolgálatok, a légtér és az interoperabilitás területét érintő főbb operatív kezdeményezésekbe, elsősorban a SESAR-program megfelelő koordinálása révén.

3. a) A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfelelően legalább a IV. melléklet B. részének A. szakaszában meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

b) A szerződő felek törekszenek arra, hogy a IV. melléklet B. részének B. szakaszában meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, európai uniós szabályozási követelményekkel és előírásokkal összhangban járjanak el.

16. cikk

Környezetvédelem

1. A szerződő felek elismerik, hogy a környezetvédelem fontos szerephez jut a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és végrehajtása során.

2. A szerződő felek megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés által a környezetre kifejtett hatás csökkentéséhez hatékony globális, regionális, nemzeti és/vagy helyi szintű fellépés szükséges.

3. A szerződő felek elismerik az együttműködés fontosságát, valamint annak a jelentőségét, hogy a légiközlekedés által a környezetre és a gazdaságra gyakorolt hatást többoldalú tárgyalások keretében vizsgálják meg, csökkentésük minimálisra, és biztosítsák az enyhítő intézkedéseknek a megállapodás célkitűzéseivel való teljes körű összeegyeztethetőségét.

4. A megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az korlátozná a szerződő felek illetékes hatóságainak azzal kapcsolatos hatáskörét, hogy a légiközlekedés környezetre gyakorolt hatásának kiküszöbölése vagy egyéb módon történő kezelése céljából intézkedéseket hozzanak, feltéve hogy az ilyen intézkedéseket illetőségre való tekintet nélkül alkalmazzák.

5. A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfeleljenek legalább a IV. melléklet C. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

17. cikk

A légi fuvarozók felelőssége

1. A szerződő felek megerősítik a Montrealban, 1999. május 28-án létrejött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményből (Montreali Egyezmény) eredő kötelezettségeiket.

2. A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfeleljenek legalább a IV. melléklet D. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

18. cikk

Fogyasztóvédelem és a személyes adatok védelme

A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfeleljenek legalább a IV. melléklet E. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

19. cikk

Számítógépes helyfoglalási rendszerek

A szerződő felek törvényeiket és rendelkezéseiket – köztük a versenyszabályokat – méltányos és megkülönböztetéstől mentes alapon alkalmazzák a számítógépes helyfoglalási rendszerekkel végzett műveletekre. Az egyik fél számítógépes helyfoglalási rendszerei, légi fuvarozói és utazási irodái a másik fél számítógépes helyfoglalási rendszereit, légi fuvarozóit és utazási irodáit megilletővel azonos elbánásban részesülnek.

20. cikk

Szociális szempontok

A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy vonatkozó jogszabályaik, szabályozásaik vagy eljárásaik megfeleljenek legalább a IV. melléklet F. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

III. CÍM

INTÉZMÉNYI RENDELKEZÉSEK

21. cikk

Értelmezés és végrehajtás

1. A szerződő felek meghozzák a megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi megfelelő – általános vagy különös – intézkedést, valamint tartózkodnak bármely olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetné a megállapodás célkitűzéseinek elérését.

2. Mindegyik szerződő fél felelős a megállapodásnak a saját területén való megfelelő végrehajtásáért, különös tekintettel a IV. melléklet A. részében meghatározott és a VI. mellékletben részletezett, a légiközlekedésre vonatkozó szabályozási követelményekre és előírásokra.

3. A szerződő felek minden szükséges információt és segítséget megadnak a másik szerződő félnek – az érintett szerződő fél vonatkozó törvényeire figyelemmel – az esetleges jogsértésekre vonatkozó, a másik szerződő fél által a megállapodásnak megfelelően elvégzett, hatáskörébe tartozó vizsgálatok során.

4. Amennyiben a szerződő felek a megállapodás által rájuk ruházott hatáskörükben a másik szerződő fél érdekeltségébe tartozó és a másik szerződő fél hatóságait vagy vállalkozásait érintő kérdésben járnak el, a végső döntést megelőzően teljes körűen tájékoztatják a másik szerződő fél illetékes hatóságait, és lehetőséget biztosítanak számukra észrevételeik megtételére.

22. cikk

A vegyes bizottság

1. Létrejön egy, a szerződő felek képviselőiből álló bizottság (a továbbiakban: vegyes bizottság), amely a megállapodás alkalmazásáért felel és biztosítja annak megfelelő végrehajtását. A vegyes bizottság ebből a célból ajánlásokat tesz és az e megállapodásban meghatározott esetekben határozatokat hoz.

2. A vegyes bizottság konszenzussal fogadja el határozatait, melyek a felekre nézve kötelező erővel bírnak. E határozatokat a szerződő felek saját szabályaiknak megfelelően hajtják végre.

3. A vegyes bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

4. A vegyes bizottság szükség szerint, de évente legalább egy alkalommal ülésezik. Bármelyik szerződő fél kérheti ülés összehívását.

5. A megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó mindenemű kérdés megvitatása érdekében bármelyik szerződő fél kérheti a vegyes bizottság összehívását. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, de legkésőbb a kérelem kézbesítésétől számított két hónap múlva kell összehívni, kivéve, ha erről a szerződő felek másként állapodnak meg.

6. A megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a szerződő felek információt cserélnek, és bármelyik szerződő fél kérésére konzultációkat tartanak a vegyes bizottság keretében.

7. Amennyiben valamelyik szerződő fél értelmezésében a vegyes bizottság egy határozatát a másik szerződő fél nem megfelelően hajtja végre, az előbbi kérheti a kérdésnek a vegyes bizottság keretében történő megvitatását. Amennyiben a vegyes bizottság a megkeresést követő két hónapon belül nem tudja megoldani az ügyet, a kérelmező szerződő fél a 24. cikk értelmében megfelelő átmeneti védintézkedéseket fogadhat el.

8. A vegyes bizottság határozatai tartalmazzák a szerződő felek által történő végrehajtás időpontját és minden olyan egyéb információt, amely érintheti a gazdasági szereplőket.

9. A (2) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben a vegyes bizottság a megkeresését követő hat hónapon belül az elé terjesztett kérdésben nem hoz határozatot, a szerződő felek a 24. cikk alapján megfelelő védintézkedéseket fogadhatnak el.

10. A vegyes bizottság megvizsgálja a többségi részesedéssel eszközölt kétoldalú befektetéseket érintő kérdéseket, illetve a szerződő felek légi fuvarozóinak tényleges ellenőrzésében bekövetkező változásokat.

11. A vegyes bizottság továbbá segíti az együttműködést azáltal, hogy:

- a) az e megállapodás II. címe szerinti szabályozási együttműködéssel kapcsolatos konkrét feladatokat hajt végre;
- b) ösztönzi többek között a biztonság, a védelem, a környezetvédelem, a légiközlekedési infrastruktúra (ezen belül a résidők), a versenykörnyezet és a fogyasztóvédelem területén az új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről és fejleményekről szóló szakértői szintű eszmecsereket;
- c) rendszeresen megvizsgálja a megállapodás alkalmazása során fellépő társadalmi hatásokat, különösen a foglalkoztatás területén, és megfelelő válaszlépéseket dolgoz ki a jogosnak talált aggályok kezelésére;
- d) konszenzusos alapon megállapodik a megállapodás végrehajtásához közvetlenül kapcsolódó javaslatokról, stratégiákról és eljárásai jellegű dokumentumokról; valamint
- e) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, és adott esetben ajánlásokat tesz a megállapodás módosítására.
- f) gondoskodik a IV. melléklet A.1. szakaszának (a működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának) alkalmazásáról.

12. A felek közös célkitűzése, hogy a megállapodás harmadik országokra való kiterjesztésével a fogyasztók, a légi fuvarozók, a munkaerő és mindkét szerződő fél közösségei a lehető legnagyobb előnyöket élvezzék. Ennek érdekében a vegyes bizottság javaslatot dolgoz ki a harmadik országok megállapodáshoz történő csatlakozásának szükséges feltételeire és eljárásaira, ezen belül többek között a megállapodás szükséges módosításaira vonatkozóan.

23. cikk

Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás

1. A szerződő felek diplomáciai úton a társulási megállapodás keretében létrejött társulási tanács elé vihetik a megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos vitákat, amennyiben azokat a 22. cikkel (Vegyes bizottság) összefüggésben nem sikerült rendezni. E cikk alkalmazásában a társulási megállapodás keretében létrehozott társulási tanács vegyes bizottsággént jár el.

2. A társulási tanács a vitát határozattal rendezheti.
3. A szerződő felek meghozzák a (2) bekezdésben említett határozat végrehajtásához szükséges intézkedéseket.
4. Amennyiben a szerződő felek a (2) bekezdéssel összhangban nem tudják rendezni a vitát, a kérdést – bármely szer-

ződő fél kérésére – egy három választottbíróból álló testület elé kell vinni, az alábbiakban meghatározott eljárással összhangban:

- a) a választottbíráóság általi választottbíráskodás iránti kérelemről a másik szerződő fél által diplomáciai úton eljuttatott értesítés kézhezvételének időpontjától számított hatvan (60) napon belül mindkét szerződő fél kinevez egy-egy választottbíró; harmadik választottbíró a két másik választottbíró további hatvan (60) napon belül nevezi ki. Amennyiben az egyik szerződő fél a megállapított időn belül nem nevezte ki a választottbíró, vagy a harmadik választottbíró kinevezésére a meghatározott időn belül nem kerül sor, bármelyik szerződő fél felkérheti az ICAO Tanácsának elnökét, hogy nevezze ki a választottbíró vagy adott esetben a választottbírókat;
- b) az a) pont értelmében kinevezett harmadik választottbíró olyan harmadik államban rendelkezik illetőséggel, amely kinevezése időpontjában mindkét szerződő féllel diplomáciai kapcsolatban áll; a harmadik választottbíró a választottbíráóság elnökeként jár el;
- c) a választottbíráóság maga fogadja el eljárás szabályzatát; valamint
- d) a választottbíráóság végső határozatára is figyelemmel, a választottbíráskodás költségei a szerződő felek között egyenlően oszlanak meg.

5. A választottbíráóság bármelyik szerződő fél kérésére a másik szerződő felet átmeneti kedvezményes intézkedések végrehajtására utasíthatja.

6. A választottbíráóság arra törekszik, hogy mind az ideiglenes, mind a végleges határozatokat konszenzussal fogadja el. Ha nem sikerül konszenzusra jutni, a választottbíráóság határozatait többségi szavazattal fogadja el.

7. Amennyiben valamelyik szerződő fél a választottbíráóság e cikk rendelkezései szerinti határozatáról szóló értesítéstől számított harminc (30) napon belül nem az említett határozatnak megfelelően jár el, a másik szerződő fél – e mulasztás fennálltáig – a vétkes szerződő félnek a megállapodás alapján biztosított jogait vagy előjogait korlátozhatja, felfüggeszheti vagy visszavonhatja.

24. cikk

Védintézkedések

1. A szerződő felek a megállapodás szerinti kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges minden általános vagy különös intézkedést meghoznak. A szerződő felek gondoskodnak a megállapodásban rögzített célkitűzések megvalósításáról.

2. Amennyiben az egyik szerződő fél úgy ítéli meg, hogy a másik szerződő fél nem teljesítette a megállapodás szerinti kötelezettségét, megfelelő intézkedéseket tehet. A védintézkedéseket – tárgyi és időbeli hatályuk tekintetében – a helyzet orvoslásához vagy a megállapodás egyensúlyának fenntartásához okvetlenül szükséges mértékre kell korlátozni. Azon intézkedéseket kell előnyben részesíteni, amelyek a megállapodás végrehajtását a legkevésbé zavarják.

3. A védintézkedések meghozatalát mérlegelő szerződő fél a vegyes bizottságon keresztül haladéktalanul értesíti a többi szerződő felet, és minden releváns információt a rendelkezésükre bocsát.

4. A szerződő felek a vegyes bizottság keretében haladéktalanul konzultációkat kezdenek egy kölcsönösen elfogadható megoldás elfogadása érdekében.

5. A 3. cikk (1) bekezdésének d) pontja, a 4. cikk (1) bekezdésének d) pontja, valamint a 13. cikk és a 14. cikk sérelme nélkül, az érintett szerződő fél a (3) bekezdés szerinti értesítés időpontját követő egy hónapig nem hoz védintézkedést, kivéve, ha a (4) bekezdés szerinti konzultációs eljárás az említett időtartam lejárta előtt befejeződik.

6. Az érintett szerződő fél haladéktalanul értesíti a vegyes bizottságot a meghozott intézkedésekről, és minden releváns információt a rendelkezésére bocsát.

7. Az e cikk rendelkezései alapján hozott valamennyi intézkedést fel kell függeszteni, amint a vétkes szerződő fél eleget tesz a megállapodás rendelkezéseinek.

25. cikk

A megállapodás földrajzi hatálya

A szerződő felek elkötelezik magukat, hogy e megállapodásnak a barcelonai folyamattal való összhangja érdekében folyamatos párbeszédet folytatnak, végső soron pedig a közös euromediterrán légtér megvalósítására törekszenek. Ezért a 22. cikk (11) bekezdésével összhangban a felek a vegyes bizottság keretében megvitatják azt a lehetőséget, hogy kölcsönösen módosításokat fogadjanak el a hasonló légiközlekedési megállapodások figyelembevétele érdekében.

26. cikk

Kapcsolat más megállapodásokkal

1. E megállapodás rendelkezései az Izrael és a tagállamok közötti meglévő, kétoldali megállapodások vonatkozó rendelkezéseinek helyébe lépnek. Az ilyen kétoldali megállapodásokból eredő hatályos forgalmi jogok és védelmi intézkedések, valamint az e megállapodás hatálya alá nem tartozó vagy az abban foglaltaknál kedvezőbb intézkedések azonban – e megállapodás bármely rendelkezése ellenére – továbbra is gyakorolhatók. A légi fuvarozók tekintetében az említett jogokat és rendelkezéseket a továbbiakban az alábbiak gyakorolhatják:

- a) az Európai Unió légi fuvarozói, feltéve, hogy a meglévő jogok és egyéb rendelkezések gyakorlásakor az Európai Unió légi fuvarozói között illetőségük alapján nem alkalmaznak megkülönböztetést.
- b) Izrael Állam légi fuvarozói.

2. Amennyiben a szerződő felek többoldali megállapodás szerződő felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott, a megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a vegyes bizottság keretében konzultálnak annak meghatározása céljából, hogy e fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni a megállapodást.

3. A megállapodás nem sérti a két szerződő félnek az ICAO esetleges jövőbeni ajánlásainak alkalmazásáról szóló döntéseit. A szerződő felek nem hivatkozhatnak e megállapodásra vagy annak valamely részére a célból, hogy az alapján tiltakozzanak az ICAO által mérlegelt, e megállapodás hatálya alá tartozó bármely kérdésre vonatkozó alternatív politika ellen.

4. A szerződő felek egyetértenek abban, hogy sem korlátja, sem akadályja nem lehet annak, hogy az EU kizárólagos hatáskörén kívül eső védelmi kérdésekben a jövőben védelmi megállapodások jöjjenek létre Izrael Állam kormánya és az Európai Unió tagállamainak kormányai között. A szerződő felek ugyanakkor egyetértenek abban, hogy i. amikor csak lehetséges, és a 14. cikk (5) bekezdésével összhangban az uniós szintű megállapodásokat részesítik előnyben, és ii. a vegyes bizottsághoz eljuttatják a szóban forgó kétoldali megállapodásokra vonatkozó releváns információkat, a 14. cikk (14) bekezdésére is figyelemmel.

27. cikk

Módosítások

1. Amennyiben valamelyik szerződő fél módosítani kívánja a megállapodás rendelkezéseit, erről értesíti a vegyes bizottságot. A megállapodás módosítása a 30. cikkel összhangban lép hatályba.

2. A vegyes bizottság – az egyik szerződő fél javaslatára – e cikkel összhangban határoz a megállapodás mellékleteinek módosításáról.

3. A megállapodás nem érinti a szerződő felek azon jogát, hogy a megkülönböztetésmentesség elvének és e megállapodás rendelkezéseinek tiszteletben tartásával egyoldalúan új jogszabályokat fogadjanak el vagy módosítsák a légiközlekedésre vonatkozó, a megállapodás IV. mellékletében említett vonatkozó jogszabályait, a megkülönböztetésmentesség elvével és e megállapodás rendelkezéseivel összhangban.

4. Amennyiben bármelyik szerződő fél a légiközlekedés valamelyik, a megállapodás IV. mellékletében említett területén új jogszabályt kíván elfogadni vagy egy meglévő jogszabályt módosítani, adott esetben lehetőség szerint tájékoztatja erről a másik felet. A tájékoztatásra és az ahhoz kapcsolódó – az egyik szerződő fél által kezdeményezett – előzetes egyeztetésre a vegyes bizottság keretein belül is sor kerülhet.

5. Amennyiben bármelyik szerződő fél a légiközlekedés valamelyik, a megállapodás IV. mellékletében említett területén új jogszabályt fogad el vagy módosít egy meglévő jogszabályt, erről rendszeresen és haladéktalanul tájékoztatja a másik szerződő felet. A tájékoztatásra a vegyes bizottság keretein belül is sor kerülhet. A vegyes bizottság bármelyik szerződő fél kérésére hatvan napon belül egyeztetést tart az új jogszabály vagy a módosítás hatásáról, a megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében.

6. E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a vegyes bizottság:

- a) határozatot fogad el a megállapodás IV. és/vagy VI. mellékletének felülvizsgálatáról annak érdekében, hogy viszonyossági alapon szükség esetén azok kiegészüljenek a kérdéses új jogszabállyal vagy módosítással; vagy

- b) határozatot fogad el arról, hogy az új jogszabály vagy a módosítás a megállapodással összhangban lévőknek tekinthető; vagy
- c) egyéb, ésszerű határidőn belül elfogadandó intézkedést hoz, e megállapodás megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében.

28. cikk

Megszűnés

1. Ez a megállapodás határozatlan időre szól.
2. A felek bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesíthetik a másik felet az e megállapodás megszüntetésére irányuló döntésükről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO-nak is meg kell küldeniük. E megállapodás a IATA forgalmi ideje végén, greenwichi középídő szerint éjféltkor szűnik meg, egy évvel a megszűnésről történő írásbeli értesítés keltét követően, kivéve, ha ezen időszak lejártá előtt a felek megegyeznek a bejelentés visszavonásáról.

29. cikk

Nyilvántartásba vétel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél és az Egyesült Nemzetek Titkárságánál

A megállapodást és valamennyi módosítását az ICAO és az ENSZ Titkársága nyilvántartásba veszi.

30. cikk

Alkalmazás és hatálybalépés

1. A felek – belső eljárásaikkal és/vagy hazai jogszabályaikkal összhangban – a megállapodást aláírásának időpontjától kezdve ideiglenesen alkalmazzák.
2. A megállapodás a szerződő felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött azon utolsó értesítés keltét követő egy hónappal lép hatályba, amely megerősíti, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárásnak eleget tettek. E jegyzékváltás keretében Izrael eljuttatja az Európai Unió Tanácsának Főtitkárságához az Európai Uniónak és tagállamainak szóló diplomáciai értesítést, az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága pedig megküldi Izraelnek az Európai Uniótól és tagállamaitól származó diplomáciai értesítést. Az Európai Unió és tagállamai által küldött diplomáciai jegyzékben valamennyi tagállam megerősíti, hogy eleget tett a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásoknak.

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

Kelt Luxembourgban, a kétezer-tizenharmadik év június havának tizedik napján, amely a zsidó naptár szerint az ötezer-hétszázhetvenharmadik év tammúz hava második napjának felel meg, két-két angol, bolgár, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, román, spanyol, svéd, szlovák, szlovén és héber nyelvű példányban, amelyek mindegyike hiteles.

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



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

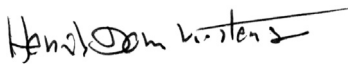
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



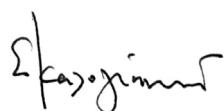
Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



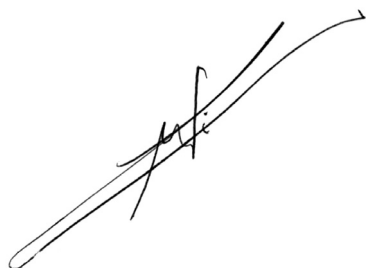
Για την Ελληνική Δημοκρατία



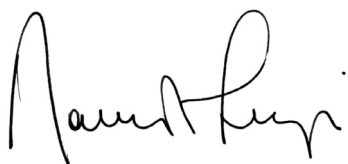
Por el Reino de España



Pour la République française



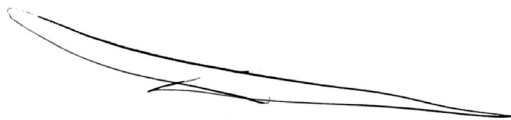
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għal Malta



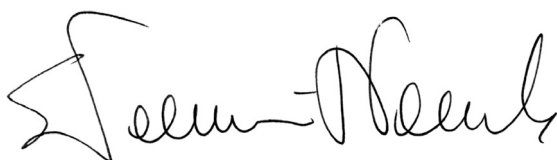
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



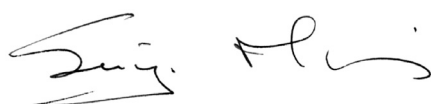
Für die Republik Österreich



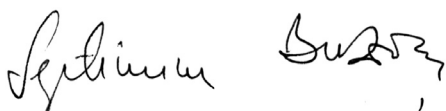
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



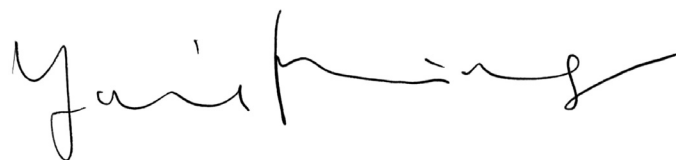
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

Ingeger Bendrot

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Stefan Hummel

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



בשם ממשלת מדינת ישראל



—

I. MELLÉKLET

MEGÁLLAPODÁS SZERINTI LÉGIJÁRATOK ÉS MEGHATÁROZOTT ÚTVONALAK

1. Ez a melléklet a megállapodás II. mellékletében foglalt átmeneti rendelkezésekre is figyelemmel alkalmazandó.
2. Mindkét szerződő fél lehetővé teszi a másik szerződő fél légi fuvarozói számára, hogy az alábbiakban meghatározott útvonalakon járatokat üzemeltessen:
 - a) az Európai Unió légi fuvarozói esetében:

Európai Unión belüli pontok – egy vagy több közbenső pont az Euromed-országokban ⁽¹⁾, az ECAA-országokban ⁽²⁾ vagy a III. mellékletben felsorolt országokban – egy vagy több pont Izraelen belül;
 - b) Izrael légi fuvarozói esetében:

Izraelen belüli pontok – egy vagy több közbenső pont az Euromed-országokban, az ECAA-országokban vagy a III. mellékletben felsorolt országokban – egy vagy több pont az Európai Unión belül.
3. Az e melléklet 2. bekezdése szerint működtetett szolgáltatások izraeli légi fuvarozók esetében Izrael területéről indulnak ki vagy oda irányulnak, az európai uniós légi fuvarozók esetében pedig az Európai Unió területéről indulnak ki vagy oda irányulnak.
4. A szerződő felek légi fuvarozói bármely, illetve valamennyi járat tekintetében:
 - a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
 - b) különböző járatszámokat kombinálhatnak egyazon járaton belül;
 - c) kiszolgálhatják az e melléklet 2. pontjában szereplő közbenső pontokat, valamint a szerződő felek területén lévő pontokat, bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben;
 - d) kihagyhatnak egy vagy több pontot;
 - e) bármely légi járművükről bármely másik légi járművükre – bármely ponton – átcsoportosíthatnak forgalmat;
 - f) az e megállapodás 2. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül, a szerződő felek területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton megszakíthatják útjukat;
 - g) a másik szerződő fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre; valamint
 - h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére.
5. Mindegyik szerződő fél lehetővé teszi minden légi fuvarozó számára, hogy az általa kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik szerződő fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légi járatok sűrűségét vagy gyakoriságát, vagy a másik fél légi fuvarozói által üzemben tartott légi járművek típusát vagy típusait, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból vagy pedig a megállapodás 7. cikkének alkalmazása céljából szükséges.
6. A szerződő felek légi fuvarozói bármely olyan, harmadik ország területén található pont felé üzemeltethetnek szolgáltatást – akár közös üzemelési (code share) megállapodás keretében –, amely nem a meghatározott útvonalakon található, feltéve, hogy nem gyakorolják az ötödik szabadságjogot.
7. E melléklet egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül, e megállapodás nem teszi lehetővé olyan harmadik országba irányuló, onnan kiinduló, illetve azon áthaladó nemzetközi légi közlekedés végzését, amelynek nincs valamennyi szerződő féllel diplomáciai kapcsolata.

⁽¹⁾ Az Euromed-országok: Marokkó, Algéria, Tunézia, Líbia, Egyiptom, Libanon, Jordánia, Izrael, a megszállt Palesztin Terület, Szíria és Törökország.

⁽²⁾ Az „ECAA-országok” az európai közös légtér létrehozásáról szóló többoldalú megállapodás részes felei, azaz: az Európai Unió tagállamai, az Albán Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, a Horvát Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, a Szerb Köztársaság és Koszovó az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1244. számú határozata értelmében.

II. MELLÉKLET

ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

1. E melléklet 2. és 3. pontja ellenére, valamennyi olyan jog – így a forgalmi jogok és a kedvezőbb elbírálás –, amely az Izrael és az Európai Unió tagállamai között létrejött kétoldalú megállapodások vagy más egyezségek értelmében e megállapodás aláírásának időpontjában hatályban van, e megállapodás 3. cikkével (Engedélyezés) összhangban továbbra is gyakorolható. A légi fuvarozók tekintetében az említett jogokat és rendelkezéseket a továbbiakban az alábbiak gyakorolhatják:
 - a) az Európai Unió légi fuvarozói, feltéve, hogy a meglévő jogok és egyéb rendelkezések gyakorlásakor az Európai Unió légi fuvarozói között illetőségük alapján nem alkalmaznak megkülönböztetést.
 - b) Izrael Állam légi fuvarozói.
2. Az utasok, áru és/vagy postai küldemények külön-külön vagy együttesen történő szállítása tekintetében Izrael és az európai uniós tagállamok légi fuvarozói a meghatározott útvonalakon jogosultak a harmadik és a negyedik szabadságjog gyakorlására, az alábbi átmeneti rendelkezések betartásával:
 - a) E megállapodás aláírásának dátumától és kizárólag a menetrend szerinti légi járatok tekintetében:
 - i. az V. mellékletben meghatározott útvonalak kivételével az engedélyezett légi fuvarozók jogosultak minden útvonalon a vonatkozó kétoldalú szerződésben vagy más megállapodásokban meghatározott heti sűrűséggel, de legalább heti hét (7) alkalommal járatok üzemeltetésére; valamint
 - ii. az V. mellékletben meghatározott útvonalak tekintetében az engedélyezett légi fuvarozók jogosultak az V. melléklet szerinti heti sűrűséggel járatok üzemeltetésére.

E megállapodás aláírásának időpontjától kezdődően egyik szerződő félre vonatkozóan sincs korlátozás az útvonalanként engedélyezett légi fuvarozók számát illetően.
 - b) Az e megállapodás aláírásának időpontját követő első nyári IATA idény első napjától kezdve és kizárólag menetrend szerinti légi járatok tekintetében a fuvarozók jogosultak:
 - i. az e megállapodás V. mellékletének A. részében szereplő útvonalakon a melléklet A. részében szereplő heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti három (3) járat üzemeltetésére; valamint
 - ii. minden más útvonalon – így az V. melléklet B. részében szereplő útvonalakon is – az a) bekezdés i. és ii. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti hét (7) járat üzemeltetésére.
 - c) Az e megállapodás aláírásának időpontját követő második nyári IATA idény első napjától kezdve és kizárólag menetrend szerinti légi járatok tekintetében a fuvarozók jogosultak:
 - i. az e megállapodás V. mellékletének A. részében szereplő útvonalakon a b) bekezdés i. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti három (3) járat üzemeltetésére; valamint
 - ii. minden más útvonalon – így az V. melléklet B. részében szereplő útvonalakon is – a b) bekezdés ii. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti hét (7) járat üzemeltetésére.
 - d) A 4. pontra is figyelemmel az e megállapodás aláírásának időpontját követő harmadik nyári IATA idény első napjától kezdve és kizárólag menetrend szerinti légi járatok tekintetében az engedélyezett légi fuvarozók jogosultak:
 - i. az e megállapodás V. mellékletének A. részében szereplő útvonalakon a c) bekezdés i. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti négy (4) járat üzemeltetésére; valamint
 - ii. minden más útvonalon – így az V. melléklet B. részében szereplő útvonalakon is – a c) bekezdés ii. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti hét (7) járat üzemeltetésére.
 - e) Az e megállapodás aláírásának időpontját követő negyedik nyári IATA idény első napjától kezdve és kizárólag menetrend szerinti légi járatok tekintetében az engedélyezett légi fuvarozók jogosultak:
 - i. az e megállapodás V. mellékletének A. részében szereplő útvonalakon a d) bekezdés i. pontjából fakadó heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti négy (4) járat üzemeltetésére; valamint

- ii. minden más útvonalon – így az V. melléklet B. részében szereplő útvonalakon is – a d) bekezdés ii. pontjából heti járatszámhoz kapcsolódóan további heti hét (7) járat üzemeltetésére.
- f) Az e megállapodás aláírásának időpontját követő ötödik nyári IATA idény első napjától kezdve az I. melléklet rendelkezéseit kell alkalmazni, és a szerződő felek légi fuvarozói a meghatározott útvonalakon a kapacitást, a heti járatsűrűséget vagy a szolgáltatás rendszerességét érintő mindennemű korlátozás nélkül jogosultak a harmadik és a negyedik szabadságjog gyakorlására.
3. A nem menetrend szerinti légi járatok tekintetében:
- a) e megállapodás aláírásának időpontjától kezdve a nem menetrend szerinti légi járatok működtetéséhez továbbra is a szerződő felek illetékes hatóságainak jóváhagyása szükséges, amely hatóságok a szóban forgó kérelmeket kedvezően bírálják el, valamint
- b) a 2.f) pontban meghatározott időponttól kezdve az I. melléklet rendelkezéseit kell alkalmazni, és a szerződő felek légi fuvarozói a meghatározott útvonalakon a kapacitást, a heti járatsűrűséget vagy a szolgáltatás rendszerességét érintő mindennemű korlátozás nélkül jogosultak a harmadik és a negyedik szabadságjog gyakorlására.
4. Az e melléklet 2.d) pontjában meghatározott időpontot megelőzően a vegyes bizottság összeül, hogy áttekintse a megállapodás végrehajtását és értékelje az e mellékletben meghatározott átmeneti időszak első két szakaszának kereskedelmi hatását. A vegyes bizottság az értékelés alapján – és a megállapodás 22. cikkével összhangban ráruházott hatáskörének sérelme nélkül – egyhangúlag úgy határozhat, hogy:
- a) egyes útvonalak tekintetében közösen meghatározott, de legfeljebb két éves időszakra elhalasztja a 2.d), a 2.e) és a 2.f) pontok végrehajtását, amennyiben a fent említett értékelésből az derül ki, hogy a menetrend szerinti légi járatokra vonatkozó korlátozásokat nem menetrend szerinti légi járatok révén megpróbálják kikerülni, vagy hogy a szerződő felek légi fuvarozói által bonyolított forgalomban olyan lényegi egyenlőtlenségek tapasztalhatók, amelyek veszélyeztethetik a légi szolgáltatások fenntartását; vagy
- b) növeli a 2.d) i. és a 2.e) i. pontban meghatározott további heti járatszámokat.
- Amennyiben a vegyes bizottság nem jut egyetértésre, a 24. cikk alapján a szerződő felek bármelyike megfelelő védintézkedéseket fogadhat el.
5. A IV. mellékletében felsorolt, légi közlekedéssel kapcsolatos európai uniós szabályozási követelmények és előírások valamennyi rendelkezésének Izrael általi végrehajtását és alkalmazását az Európai Unió ellenőrzi, és ezt a vegyes bizottság határozat formájában hitelesíti. Az ellenőrzést az alábbi időpontok valamelyikében kell elvégezni: i. amint Izrael tájékoztatja a vegyes bizottságot a megállapodás IV. melléklete szerinti harmonizációs folyamat lezárultáról, de legkésőbb ii. a megállapodás hatálybalépésétől számított három éven belül.
6. Az I. mellékletben foglalt rendelkezések ellenére, és a megállapodás 26. cikkének (1) bekezdése, valamint e melléklet 1. pontjának sérelme nélkül, az e melléklet 5. pontjában említett határozat elfogadásáig a szerződő felek légi fuvarozói a megállapodás szerinti légi járatoknak a meghatározott útvonalakon történő nyújtása során – ideértve az Európai Unió területén belül található pontok között nyújtott szolgáltatásokat is – nem gyakorolhatják az ötödik szabadságjogot.

*III. MELLÉKLET***A MEGÁLLAPODÁS 3., 4. ÉS 8. CIKKÉBEN, VALAMINT I. MELLÉKLETÉBEN EMLÍTETT EGYÉB ÁLLAMOK
JEGYZÉKE**

1. Az Izlandi Köztársaság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás alapján)
 2. A Liechtensteini Hercegség (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás alapján)
 3. A Norvég Királyság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás alapján)
 4. Svájci Államszövetség (az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti légiközlekedési megállapodás alapján)
-

IV. MELLÉKLET

A POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS SZABÁLYAI

Az európai uniós jogszabályokban foglaltakkal egyenértékű szabályozási követelmények és előírások az alábbi aktusok alapján valósulnak meg. Az egyes aktusokra való hivatkozást szükség esetén konkrét kiigazítások egészítik ki. Az egyenértékű szabályozási követelményeket és előírásokat a VI. melléklettel összhangban kell alkalmazni, kivéve, ha ez a melléklet vagy az átmeneti intézkedéseket rögzítő II. melléklet másként rendelkezik.

A. REPÜLÉSBIZTONSÁG

A.1. A működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listája

Izrael a lehető leghamarabb meghozza az EU-tagállamok által a repülésvédelmi okok miatt működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listája alapján elrendelt intézkedésekhez hasonló intézkedéseket.

A szóban forgó intézkedéseket a működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájának összeállítására és közzétételére, valamint az üzemeltető légi fuvarozó kiléte tekintetében a légiközlekedés utasainak tájékoztatására vonatkozó szabályok alapján kell meghozni. E szabályokat az alábbi európai uniós jogszabályok rögzítik:

2111/2005/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légiközlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről

Vonatkozó rendelkezések: 1–13. cikk és melléklet

473/2006/EK

A Bizottság 473/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listája végrehajtási szabályainak megállapításáról

Vonatkozó rendelkezések: 1–6. cikk és A–C. melléklet

474/2006/EK

A Bizottság 474/2006/EK rendelete (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról

rendszeresen módosítva a Bizottság rendeleteivel

Vonatkozó rendelkezések: 1–3. cikk, A. és B. melléklet

Amennyiben Izrael részéről komoly aggályok merülnek fel egy jogszabály kapcsán, annak alkalmazását felfüggesztheti, és az ügyet e megállapodás 22. cikke (11) bekezdésének f) pontjával összhangban késedelem nélkül a vegyes bizottság elé terjesztheti.

A.2 A balesetek és repülőesemények vizsgálata és az események jelentése

A.2.1: 996/2010/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

Vonatkozó rendelkezések: 1–5. cikk; 8–18. cikk, (2) bekezdés; 20–21. cikk; 23. cikk; melléklet

A.2.2: 2003/42/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári légiközlekedésben előforduló események jelentéséről

Vonatkozó rendelkezések: 1–6. cikk, 8–9. cikk

B. LÉGI FORGALMI SZOLGÁLTATÁS

ALAPRENDELETEK

A. szakasz:

B.1: 549/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 1. cikk, (1)–(3) bekezdés; 2. cikk; 4. cikk, (1)–(4) bekezdés; 9–10. cikk; 11. cikk, (1)–(2) bekezdés; 11. cikk, (3) bekezdés, b) pont; 11. cikk, (3) bekezdés, d) pont; 11. cikk, (4)–(6) bekezdés; 13. cikk

B.2: 550/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs szolgálati rendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 2. cikk, (1)–(2) bekezdés; 2. cikk, (4)–(6) bekezdés; 4. cikk; 7. cikk, (1)–(2) bekezdés; 7. cikk, (4)–(5) bekezdés; 7. cikk, (7) bekezdés; 8. cikk, (1) bekezdés; 8. cikk, (3)–(4) bekezdés; 9. cikk; 10–11. cikk; 12. cikk, (1)–(4) bekezdés; 18. cikk, (1)–(2) bekezdés; II. melléklet

B.3: 551/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (légtérrendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 1., 3a. és 4. cikk; 6. cikk, (1)–(5) bekezdés; 6. cikk, (7) bekezdés; 7. cikk, (1) bekezdés; 7. cikk, (3) bekezdés; 8. cikk

B.4: 552/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (átjárhatósági rendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 1–3. cikk; 4. cikk, (2) bekezdés; 5–6a. cikk; 7. cikk, (1) bekezdés; 8. cikk; I–V. melléklet

Az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendelet, módosítva az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

B.5: Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

módosítva a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

Vonatkozó rendelkezések: 3. cikk; 8b. cikk, (1)–(3) bekezdés; 8b. cikk, (5)–(6) bekezdés; 8c. cikk, (1)–(10) bekezdés; Vb. melléklet

B. szakasz:

B.2: 550/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs szolgálati rendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 2. cikk, (3) bekezdés; 7. cikk, (6) bekezdés; 7. cikk, (8) bekezdés; 8. cikk, (2) bekezdés; 8. cikk, (5) bekezdés; 9a. cikk, (1)–(5) bekezdés, 13. cikk

B.3: 551/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (légtérrendelet)

Vonatkozó rendelkezések: 3. cikk és 6. cikk, (6) bekezdés

Az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendelet, módosítva az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

B.5: Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

módosítva a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

Vonatkozó rendelkezések: 8b. cikk, (4) bekezdés; 8c. cikk, (10) bekezdés; Vb. melléklet, 4. pont

VÉGREHAJTÁSI SZABÁLYOK

Az alábbi aktusok alkalmazandóak és relevánsak, kivéve ha a VI. melléklet az „alaprendeletekhez” kapcsolódó egyenértékű szabályozási követelmények és előírások tekintetében másként rendelkezik.

Keretrendelet (549/2004/EK rendelet)

- A Bizottság 691/2010/EU rendelete (2010. július 29.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról

Léginavigációs szolgálat (550/2004/EK rendelet)

- A Bizottság 482/2008/EK rendelete (2008. május 30.) a léginavigációs szolgáltatók által kialakítandó, szoftverbiztonságot garantáló rendszer létrehozásáról és a 2096/2005/EK rendelet módosításáról

Légtér (az 551/2004/EK rendelet)

- A Bizottság 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról
- A Bizottság 730/2006/EK rendelete (2006. május 11.) a légtér 195-ös repülési szint fölötti osztályozásáról és a látvarepülési szabályok szerinti járatok e szint fölötti útvonaláról
- A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról

Átjárhatóság (552/2004/EK rendelet)

- A Bizottság 677/2011/EU rendelete (2011. július 7.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról
- A Bizottság 929/2010/EU rendelete (2010. október 18.) az 1033/2006/EK rendeletnek a 3. cikke (1) bekezdésében említett ICAO-rendeletek tekintetében történő módosításáról
- A Bizottság 73/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról
- A Bizottság 262/2009/EK rendelete (2009. március 30.) az egységes európai égbolt S-módú lekérdezési kódjainak összehangolt kiosztására és használatára vonatkozó követelmények megállapításáról
- A Bizottság 633/2007/EK rendelete (2007. június 7.) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljára szolgáló légiforgalmi üzenettovábbítási protokoll használatára vonatkozó követelmények megállapításáról
- A Bizottság 1033/2006/EK rendelete (2006. július 4.) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervek alkalmazandó eljárások követelményeiről
- A Bizottság 1032/2006/EK rendelete (2006. július 6.) az előzetes tájékoztatás, a koordinálás és a légi járatok légiforgalmi irányító egységek közötti átadása céljából a repülési adatok cseréjét biztosító automatikus rendszerekre vonatkozó követelmények megállapításáról

Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendeletből eredő ATM/ANS követelmények

- A Bizottság 805/2011/EU rendelete (2011. augusztus 10.) a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és egyes tanúsításokra vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról
- A Bizottság 1034/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. október 17.) a légiforgalmi szolgáltatások és a léginavigációs szolgálatok repülésbiztonsági felügyeletéről és a 691/2010/EU rendelet módosításáról
- A Bizottság 1035/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. október 17.) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról

C. KÖRNYEZETVÉDELEM

C.1: 2002/30/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK irányelve (2002. március 26.) a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról módosítva és kiigazítva a 2003. évi csatlakozási okmánnyal és a 2005. évi csatlakozási okmánnyal

Vonatkozó rendelkezések: 3–5. cikk; 7. cikk; 9–10. cikk; 11. cikk, (2) bekezdés; 12. cikk; II. melléklet, 1–3. pont

C.2: 2006/93/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2006/93/EK irányelve (2006. december 12.) a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függeléke 1. kötete II. részének 3. fejezete hatálya alá tartozó légi járművek üzemeltetésének szabályozásáról

Vonatkozó rendelkezések: 1–3. és 5. cikk

D. A LÉGI FUVARÓZÓK FELELŐSSÉGE

D.1: 2027/97/EK

A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légitfuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről

módosítva:

— a 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

Vonatkozó rendelkezések: 2. cikk, (1) bekezdés, a) pont; 2. cikk, (1) bekezdés, c)–g) pont; 3–6. cikk

E. FOGYASZTÓVÉDELEM ÉS A SZEMÉLYES ADATOK VÉDELME

E.1: 90/314/EGK

A Tanács 90/314/EGK irányelve (1990. június 13.) a szervezett utazási formákról

Vonatkozó rendelkezések: 1–4. cikk, (2) bekezdés; 4. cikk, (4)–(7) bekezdés; 5–6. cikk

E.2: 95/46/EGK

Az Európai Parlament és a Tanács 95/46/EK irányelve (1995. október 24.) a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról

Vonatkozó rendelkezések: 1–34. cikk

E.3: 261/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Vonatkozó rendelkezések: 1–16. cikk

E.4: 1107/2006/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól

Vonatkozó rendelkezések: 1. cikk, (1) bekezdés; 2–16. cikk; I–II. melléklet

F. SZOCIÁLIS SZEMPONTOK

F.1: 2000/79/EK

A Tanács 2000/79/EK irányelve (2000. november 27.) az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról

Vonatkozó rendelkezések: A melléklet 1. szakaszának (1) bekezdése és 2–9. szakasza

V. MELLÉKLET

A. rész: Azon útvonalak, amelyek esetében a közösen megállapított alap-járatsűrűség legalább 14

A szolgáltatás típusa	Útvonalak		Alap kapacitás (heti járatsűrűség)
Személyszállítás	Bécs	Tel-Aviv (TLV)	Az első fuvarozó esetében: 14 A második és a soron következő többi fuvarozó esetében: 3
Személyszállítás	Párizs (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Az első fuvarozó esetében: korlátlan; A második és a soron következő többi fuvarozó esetében: 7
Személyszállítás	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Személyszállítás	Athén	Tel-Aviv (TLV)	14
Személyszállítás	Róma	Tel-Aviv (TLV)	25
Személyszállítás	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Személyszállítás/ Összes áru fuvarozás	London (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Az első két fuvarozó esetében: korlátlan

B. rész: Azon útvonalak, amelyek esetében a közösen megállapított alap-járatsűrűség több mint 7, de kevesebb mint 14

A szolgáltatás típusa	Útvonalak		Alap kapacitás (heti járatsűrűség)
Személyszállítás	Milánó	Tel-Aviv (TLV)	13
Személyszállítás	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Személyszállítás	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Személyszállítás	München	Tel-Aviv (TLV)	10

VI. MELLÉKLET

AZ EU–IZRAEL EUROMEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS IV. MELLÉKLETÉBEN FELSOROLT UNIÓS JOGSZABÁLYOK ALKALMAZÁSA SORÁN
BETARTANDÓ SZABÁLYOZÁSI KÖVETELMÉNYEK ÉS ELŐÍRÁSOK

Felelősségi nyilatkozat E melléklet egyetlen rendelkezése sem sérti az uniós jognak az EU-ban való alkalmazását.

A.2. RÉSZ A balesetek és repülőesemények vizsgálata és az események jelentése

A.2.1: Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/ előírás#)	Előírás
1. cikk	A2.1.1.1	A 996/2010/EU rendelet célja a légiközlekedés biztonságának javítása azon polgári légiközlekedés-biztonsági vizsgálatok fokozott hatékonyságának, gyorsaságának és kiváló minőségének biztosítása révén, melyek kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése, és nem a vétkenesség vagy a felelősség megállapítása. A rendelet továbbá szabályokat határoz meg a balesetben érintett légi jármű fedélzetén lévő valamennyi személyre és veszélyes áruval kapcsolatos információk időben való rendelkezésre állása tekintetében. Célja továbbá, hogy a légi balesetek áldozatait azok hozzátartozói több segítséget kapjanak.
2. cikk	A2.1.2.1	Az e mellékletben meghatározott polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatára és megelőzésére vonatkozó előírásokra és követelményekre – amennyiben releváns és alkalmazható – a 996/2010/EU rendelet 2. cikkében szereplő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni.
3. cikk	A2.1.3.1	A balesetekkel és súlyos repülőeseményekkel kapcsolatos olyan eseményvizsgálatokra, amelyeket a szerződő felek nemzetközi standardokkal és ajánlott gyakorlatokkal összhangban végeznek, az e mellékletben meghatározott előírásokat és követelményeket kell alkalmazni.
4. cikk (1) bekezdés	A2.1.4.1	A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy az eseményvizsgálatokat a teljes körű eseményvizsgálatok független elvégzésére önállóan vagy más eseményvizsgálatokat végző hatóságokkal kötött megállapodások révén alkalmas, polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző állandó, nemzeti hatóság (eseményvizsgálatokat végző hatóság) külső beavatkozástól mentesen végezze vagy felügyelje.
4. cikk, (2) bekezdés	A2.1.4.2	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság működésében független különösen azoktól a légügyi hatóságoktól, amelyek a légi alkalmasság, az engedélyezés, a légi üzemeltetés, a karbantartás, a szakszolgálati engedélyek kiadása, a légiforgalmi szolgáltatás, illetve a repülőtér-üzemeltetés tekintetében illetékesek, valamint általában minden olyan féltől vagy szervezettől, amelynek az érdekei vagy feladatai az eseményvizsgálatokat végző hatóság feladataival ütközhetnek vagy objektivitását befolyásolhatják.
4. cikk, (3) bekezdés	A2.1.4.3	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság az eseményvizsgálat elvégzése során senkitől nem kérhet és nem fogadhat el utasítást, és az eseményvizsgálatok lefolytatása tekintetében korlátlan hatáskörrel rendelkezik.
4. cikk, (4) bekezdés	A2.1.4.4	Az eseményvizsgálatokat végző hatóságot ezen túlmenően meg lehet bízni a légiközlekedés biztonságára vonatkozó információ gyűjtésével és elemzésével is, különösen baleset-megelőzési célokból, amennyiben ez a függetlenségét nem befolyásolja és nem ró rá szabályozási, közigazgatási vagy szabványosítási felelősséget.
4. cikk, (5) bekezdés	A2.1.4.5	Annak érdekében, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon az általános repülési biztonsági szintről, évente nemzeti szintű biztonsági jelentést kell kiadni. Az elemzésben a bizalmas információk forrása nem fedhető fel.
4. cikk, (6) bekezdés	A2.1.4.6	A szerződő feleknek az eseményvizsgálatokat végző hatóság részére biztosítani kell a feladata független ellátásához szükséges eszközöket és feltételeket.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
5. cikk, (1)–(3) bekezdés	A2.1.5.1	A szerződő feleknek minden olyan baleset vagy súlyos repülőesemény vonatkozásában eseményvizsgálatot kell végezniük, amelyet az egyezmény 13. függeléke értelmében kötelező kivizsgálni.
5. cikk, (4) bekezdés	A2.1.5.4	Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok dönthetnek úgy, hogy az egyezmény 13. függelékében említett repülőeseményeken kívüli repülőeseményeket is kivizsgálják, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.
5. cikk, (5) bekezdés	A2.1.5.5	Az eseményvizsgálatok semmiképpen sem irányulhatnak a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázására. Azokat a vétkesség vagy a felelősség megállapítására irányuló igazságszolgáltatási vagy adminisztratív eljárásoktól függetlenül és azoktól különválasztva, valamint ez utóbbi eljárások sérelme nélkül kell lefolytatni.
8. cikk	A2.1.8.1	Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok felkérlik a tagállamok nemzeti légügyi hatóságait – amennyiben nincsenek érdekellentétek –, hogy hatáskörükön belül nevezzenek ki egy képviselőt, aki a vizsgálatvezető tanácsadójaként, annak ellenőrzése alatt és döntése alapján részt vesz az eseményvizsgálatokat végző hatóságok által végzett valamennyi eseményvizsgálatban. A nemzeti légügyi hatóságok azzal támogatják a vizsgálatot, amelyben részt vesznek, hogy a vizsgálatért felelős eseményvizsgálatot végző hatóság rendelkezésére bocsájtják a kért információkat. Továbbá szükség esetén a vizsgálatért felelős, eseményvizsgálatot végző hatóság rendelkezésére bocsájtják saját tanácsadóikat és berendezéseiket.
9. cikk, (1) bekezdés	A2.1.9.1	Bármely érintett személy, akinek tudomása van baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről, erről késedelem nélkül köteles bejelentést tenni azon tagállam illetékes, eseményvizsgálatokat végző hatóságának, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.
9. cikk, (2) bekezdés	A2.1.9.2	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság a nemzetközi standardokkal és az ajánlott eljárásokkal összhangban haladéktalanul értesíti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) és az érintett harmadik országokat valamennyi olyan balesetről és súlyos repülőeseményről, amelyről bejelentést kapott. Amennyiben a baleset vagy súlyos repülőesemény az EU-ban lajstromozott, üzemben tartott, gyártott vagy engedélyezett kégi járművet érint, akkor a Bizottságot és az EASA-t is értesíti.
10. cikk, (1) bekezdés	A2.1.10.1	A baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséről szóló, harmadik országtól érkező értesítés kézhezvételekor a lajstromozó államnak, az üzemeltető államnak, a tervező államnak és a gyártó államnak minősülő szerződő fél a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatja azt a harmadik országot, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt, hogy kíván-e a nemzetközi szabályokkal és az ajánlott eljárásokkal összhangban meghatalmazott képviselőt kinevezni. Ha meghatalmazott képviselőt neveznek ki, annak nevét és elérhetőségét is meg kell adni, valamint ha a meghatalmazott képviselő az értesítést küldő országba kíván látogatni, akkor érkezése várható időpontját is.
10. cikk, (2) bekezdés	A2.1.10.2	A tervező állam meghatalmazott képviselőjét annak a tagállamnak az eseményvizsgálatokat végző hatósága nevezi ki, amelynek a területén a légi jármű vagy hajtómű típusú vonatkozó engedély birtokosának székhelye található.
11. cikk, (1) bekezdés	A2.1.11.1	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság általi kinevezését követően és minden igazságügyi vizsgálatától függetlenül, a vizsgálatvezető jogosult megtenni az eseményvizsgálat által támasztott követelmények teljesítéséhez szükséges valamennyi intézkedést.
11. cikk, (2) bekezdés	A2.1.11.2	A szerződő felek vonatkozó jogszabályaiban előírt titoktartási kötelezettségek ellenére, a vizsgálatvezetőknek joguk van a következőkhöz: a) haladéktalanul, korlátlanul és akadálytalanul hozzáférhetnek a baleset vagy repülőesemény helyszínéhez, illetve a légi járműhöz, annak rakományához vagy roncsához; b) azonnal megkezdhetik a bizonyítékok felvételét és a roncsdarabok vagy alkatrészek vizsgálati és elemzési célból történő ellenőrzött eltávolítását; c) azonnal hozzáférhetnek a repülési adatrögzítőkhöz, azok tartalmához és az esetleges egyéb vonatkozó felvételekhez, és azok felett ellenőrzést gyakorolhatnak; d) a szerződő fél alkalmazandó jogszabályaival összhangban kérhetik a halálos sérülést szenvedett személyek testének teljes körű boncolását, abban közreműködhetnek, és azonnal hozzáférhetnek e vizsgálat vagy a mintákon végzett tesztek eredményeihez;

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/ előírás#)	Előírás
		<p>e) kérhetik a légi jármű üzemeltetésében részt vevő személyek orvosi vizsgálatát vagy tesztek elvégzését az említett személyektől vett mintákon, és azonnal hozzáférhetnek e vizsgálatok vagy tesztek eredményeihez;</p> <p>f) felkereshetik és meghallgathatják a tanúkat, és megkövetelhetik tőlük az eseményvizsgálat szempontjából lényeges információk felfedését vagy bizonyítékok bemutatását;</p> <p>g) akadálytalanul hozzáférhetnek az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy feljegyzéshez, amely a légi jármű tulajdonosának, a típustervére vonatkozó engedély birtokosának, a karbantartásáért felelős szervezetnek, a képzést nyújtó szervezetnek, a légi jármű üzemeltetőjének vagy gyártójának, a polgári légiközlekedésért felelős hatóságoknak és a légi navigációs szolgáltatást nyújtóknak vagy a repülőter-üzemeltetőknak a rendelkezésére áll.</p>
11. cikk, (3) bekezdés	A2.1.11.3	A vizsgálatvezető az A2.1.11.2. előírásban felsorolt jogosultságait kiterjeszti az eseményvizsgálókra, valamint – ha ez nem ellentétes a szerződő fél alkalmazandó jogszabályaival – tanácsadóira és az akkreditált képviselőkre és azok tanácsadóira az eseményvizsgálatban való hatékony részvételük biztosításához szükséges mértékben. E jogosultságok nem sértik az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóság által kinevezett vizsgálatvezetők és szakértők jogait.
11. cikk, (4) bekezdés	A2.1.11.4	Az eseményvizsgálatokban részt vevő valamennyi személy független módon végzi munkáját, és a vizsgálatvezetőn kívül senki mástól nem kérhet és nem fogadhat el utasítást.
12. cikk, (1)–(2) bekezdés	A2.1.12.1	<p>Amennyiben igazságügyi vizsgálat is indul, a vizsgálatvezetőt erről értesíteni kell. A vizsgálatvezetőnek ebben az esetben biztosítani kell a repülési adatrögzítők és bármely egyéb fizikai bizonyíték nyomon követhetőségét és megőrzését. Az igazságügyi hatóság kijelölheti egyik tisztviselőjét arra, hogy elkísérje a repülési adatrögzítőket vagy fizikai bizonyítékokat a feldolgozás vagy a vizsgálat helyszínére. Amennyiben a vizsgálat vagy elemzés a fizikai bizonyítékok módosulásával, megváltozásával vagy megsemmisülésével járhat, be kell szerezni az igazságügyi hatóságok előzetes engedélyét a nemzeti jog sérelme nélkül. Amennyiben az említett engedélyt ésszerű időn belül nem adják meg, a vizsgálatvezető a vizsgálatot vagy elemzést lefolytathatja. Amennyiben az igazságügyi hatóság jogosult bizonyítékok lefoglalására, a vizsgálatvezető számára azonnali és korlátlan hozzáférést kell biztosítani e bizonyítékokhoz.</p> <p>Amennyiben az eseményvizsgálat során ismertté válik, vagy felmerül a gyanú, hogy a nemzeti jog – például a balesetek kivizsgálására vonatkozó nemzeti jogszabályok – értelmében vett jogellenes cselekmény okozhatta a légi jármű balesetét vagy a súlyos repülőeseményt, a vizsgálatvezető erről késedelem nélkül tájékoztatja az illetékes hatóságokat. Az A2.1.14.1. előírásban foglalt rendelkezések figyelembevételével az eseményvizsgálat során gyűjtött vonatkozó információkat haladéktalanul meg kell osztani ezen hatóságokkal, kérésükre pedig a vonatkozó anyagokat is át lehet nekik adni. A releváns anyagokra vonatkozó információk megosztása nem sértheti az eseményvizsgálatokat végző hatóság azon jogát, hogy folytassa az eseményvizsgálatot a helyszín felügyeletét esetlegesen átvevő hatóságokkal egyeztetve.</p>
12. cikk, (3) bekezdés	A2.1.12.2	<p>A szerződő felek biztosítják, hogy az eseményvizsgálatokat végző hatóságok és az eseményvizsgálattal kapcsolatos tevékenységekben nagy valószínűség szerint részt vevő egyéb hatóságok – például az igazságszolgáltatási, polgári légiközlekedési, a kutatást és mentést végző hatóságok – előzetes megállapodások révén együttműködjenek egymással.</p> <p>Ezen megállapodásoknak tiszteletben kell tartaniuk az eseményvizsgálatokért felelős hatóság függetlenségét, és lehetővé kell tenniük a műszaki vizsgálat körülmekintő és hatékony lefolytatását. Az előzetes megállapodásoknak többek között a következőkre kell kiterjedniük: a balesetek helyszínéhez való hozzáférés; a bizonyítékok megőrzése és az azokhoz való hozzáférés; kezdeti és folyamatos információkérés minden egyes eljárás helyzetéről; információcsere; a biztonsággal kapcsolatos információk megfelelő felhasználása; konfliktusrendezés.</p>
13. cikk, (1) bekezdés	A2.1.13.1	Az a szerződő fél, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt, felelős valamennyi bizonyíték biztonságos kezelésének biztosításáért, és a bizonyítékok védelmét célzó valamennyi ésszerű intézkedés meghozataláért, valamint a légi jármű, annak rakománya és a roncs biztos őrizetben tartásáért az eseményvizsgálat lefolytatásához szükséges időtartam alatt. A bizonyíték védelmének magában kell foglalnia minden eltávolítható, kitérőre hozható, elveszthető vagy megsemmisíthető bizonyíték fényképezését vagy más eszközzel történő megőrzését. A biztos őrizetben tartásnak magában kell foglalnia a további károk, a jogosulatlan személyek általi hozzáférés, a lopás és a minőségromlás elleni védelmet.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
13. cikk, (2) bekezdés	A2.1.13.2	Az eseményvizsgálók megérkezéséig senki sem változtathatja meg a baleset helyszínének állapotát, nem vehet onnan mintát, nem változtathatja meg a légi jármű, annak rakománya és roncsa helyzetét és nem vehet azokból mintát, nem mozgathatja vagy távolíthatja el azokat, kivéve, ha erre biztonsági okokból vagy a sérültek ellátása miatt szükség van, vagy a helyszín felügyeletéért felelős hatóságok azt kifejezetten engedélyezik, és lehetőleg az eseményvizsgálatot végző hatósággal egyeztetve.
13. cikk, (3) bekezdés	A2.1.13.3	Az érintett személyek megtesznek minden szükséges lépést az eseménnyel kapcsolatos dokumentumok, anyagok és felvételek megóvása, különösen a felszállást követően rögzített hangfelvételek és riasztások törlésének megakadályozása érdekében.
14. cikk	A2.1.14.1	Az érzékeny biztonsági információk nem tehetők hozzáférhetővé és nem használhatók fel az eseményvizsgálatokon kívüli egyéb célokra. Az igazságszolgáltatás vagy a felvételek nemzeti jognak megfelelő nyilvánosságra hozataláról való döntés tekintetében illetékes hatóság határozhat úgy, hogy az érzékeny biztonsági információknak a jog által megengedett bármely más célból történő nyilvánosságra hozatalából származó előnyök jelentősebbek, mint az ebből esetlegesen a folyamatban lévő vagy a jövőbeli eseményvizsgálatok vonatkozásában keletkező hazai és nemzetközi hátrányok.
15. cikk, (1) bekezdés	A2.1.15.1	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság személyzetére és minden más olyan személyre, aki az eseményvizsgálatban való részvételre vagy az ahhoz való hozzájárulásra felkérést kapott, a vonatkozó hatályos jogszabályok vagy eljárások szerinti szakmai titoktartási kötelezettség vonatkozik többek között a balesetben vagy repülőeseményben érintett személyek névtelenségének megőrzésével kapcsolatban.
15. cikk, (2) bekezdés	A2.1.15.2	Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság a balesetek vagy súlyos repülőesemények megelőzése szempontjából általa relevánsnak ítélt információkat közli a légi járművekért vagy a légi járművek felszerelésének gyártásáért vagy karbantartásáért felelős személyekkel, illetve a légi járművek üzemeltetéséért vagy a személyzet képzéséért felelős magán- vagy jogi személyekkel.
15. cikk, (3) bekezdés	A2.1.15.3	Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság a nemzeti polgári légügyi hatóságok rendelkezésére bocsátja az eseményvizsgálat során megszerzett releváns tényadatokat, az érzékeny biztonsági információk és az érdekkellentétet okozó információk kivételével. A nemzeti polgári légügyi hatóságokhoz beérkező információk a szerződő felek vonatkozó jogszabályaival összhangban védelem alatt állnak.
15. cikk, (4) bekezdés	A2.1.15.4	Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság jogosult információkat közölni az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok egyesületeivel, illetve nyilvánosságra hozni az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, jogosult továbbá előzetes jelentések vagy következtetések és/vagy biztonsági ajánlások megfogalmazására, amennyiben ez nem veszélyezteti az eseményvizsgálat célkitűzéseit, és maradéktalanul megfelel a személyes adatok védelmére vonatkozó hatályos jogszabályoknak.
15. cikk, (5) bekezdés	A2.1.15.5	Az A2.1.15.4. előírásban említett információk nyilvánosságra hozatala előtt az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság továbbítja ezt az információt az áldozatoknak, hozzátartozóiknak vagy egyesületeiknek oly módon, hogy az ne sértse az eseményvizsgálat céljait.
16. cikk, (1) bekezdés	A2.1.16.1	Valamennyi eseményvizsgálatot a baleset vagy súlyos repülőesemény jellegének és súlyosságának megfelelő formában tett jelentéssel kell lezárni. A jelentésben fel kell tüntetni, hogy az eseményvizsgálat kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények bekövetkezésének megelőzése, és nem a vétkesség vagy a felelősség kérdésének tisztázása. A jelentésnek szükség esetén biztonsági ajánlásokat is kell tartalmaznia.
16. cikk, (2) bekezdés	A2.1.16.2	A jelentésnek meg kell őriznie a balesetben vagy súlyos repülőeseményben érintett valamennyi személy névtelenségét.
16. cikk, (3) bekezdés	A2.1.16.3	Amikor az eseményvizsgálatok alapján még a vizsgálat lezárulta előtt jelentések készülnek, akkor még azok közzététele előtt az eseményvizsgálatot végző hatóság lehetőséget biztosíthat az érintett hatóságoknak, valamint a típusstervre vonatkozó engedély birtokosának, a gyártónak vagy az érintett üzemeltetőnek arra, hogy a jelentésekre vonatkozóan észrevételeket tegyen. A megkérdőjelezett szervezetek a konzultáció tartalmát illetően be kell tartaniuk a szakmai titoktartás szabályait.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
16. cikk, (4) bekezdés	A2.1.16.4	A zárójelentés közzétételét megelőzően az eseményvizsgálatot végző hatóság lehetőséget biztosít az érintett hatóságoknak, valamint a típustervre vonatkozó engedély birtokosának, a gyártónak vagy az érintett üzemeltetőnek arra, hogy észrevételeket tegyenek. A megkérdezett szervezeteknek a konzultáció tartalmát illetően be kell tartaniuk a szakmai titoktartás szabályait. A szóban forgó észrevételek megtételére való felhívás során az eseményvizsgálatot végző hatóságnak követnie kell a nemzetközi standardokat és az ajánlott eljárásokat.
16. cikk, (5) bekezdés	A2.1.16.5	Az érzékeny biztonsági információkat a jelentésben kizárólag abban az esetben lehet feltüntetni, ha azok a baleset vagy a súlyos repülőesemény elemzése szempontjából relevánsnak tekinthetők. Az elemzés szempontjából nem releváns információk vagy részletinformációk nem hozhatók nyilvánosságra.
16. cikk, (6) bekezdés	A2.1.16.6	Az eseményvizsgálatokat végző hatóságnak a zárójelentést a lehető legrövidebb időn belül, lehetőleg 12 hónappal a baleset vagy a súlyos repülőesemény időpontját követően közzé kell tennie.
16. cikk, (7) bekezdés	A2.1.16.7	Amennyiben a zárójelentés nem hozható nyilvánosságra 12 hónapon belül, az eseményvizsgálatokat végző hatóság legalább a baleset vagy a súlyos repülőesemény minden évfordulóján időközi nyilatkozatot tesz közzé, amelyben részletezi a vizsgálat előrehaladását és a biztonsági kérdéseket.
16. cikk, (8) bekezdés	A2.1.16.7	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság a lehető leghamarabb megküldi a záró jelentések és a biztonsági ajánlások egy példányát: a) az érintett államok eseményvizsgálatot végző hatóságainak és polgári légiközlekedési hatóságainak, valamint az ICAO-nak a nemzetközi standardoknak és az ajánlott gyakorlatoknak megfelelően; b) a jelentésben lévő biztonsági ajánlások címzettjeinek.
17. cikk, (1) bekezdés	A2.1.17.1	Az eseményvizsgálat bármely szakaszában, az érintett felekkel folytatott megfelelő konzultációt követően az eseményvizsgálatokat végző hatóság a megítélése szerint sürgősen végrehajtható megelőző intézkedésekről keltezővel ellátott levélben javaslatot küld az érintett hatóságok számára, beleértve a harmadik országbeli hatóságokat is.
17. cikk, (2) bekezdés	A2.1.17.2	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság tanulmányok vagy több eseményvizsgálat eredménye, illetve bármely egyéb lefolytatott tevékenység alapján is bocsáthat ki biztonsági ajánlásokat.
17. cikk, (3) bekezdés	A2.1.17.3	A biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem adhat alapot egy adott balesettel, súlyos repülőeseménnyel vagy repülőeseménnyel kapcsolatban a vétkesség vagy a felelősség vélelmezésére.
18. cikk, (1) bekezdés	A2.1.18.1	A biztonsági ajánlás címzettje igazolja az ajánlás kézhezvételét és a kísérőlevél kézhezvételétől számított 90 napon belül értesíti az ajánlást kibocsátó, eseményvizsgálatokat végző hatóságot a meghozott vagy tervezett intézkedésekről, és adott esetben az azok végrehajtásához szükséges időről, továbbá amennyiben nem történt intézkedés, annak indoklásáról.
18. cikk, (2) bekezdés	A2.1.18.2	Az eseményvizsgálatokat végző hatóság a válasz kézhezvételétől számított 60 napon belül tájékoztatja a címzettet a válasz kielégítő vagy nem kielégítő voltáról, és indokolást mellékel, amennyiben nem ért egyet azzal, hogy a címzett nem tesz intézkedéseket.
20. cikk	A2.1.20.1	1. Az uniós és az izraeli légitársaságoknak olyan eljárásokat kell végrehajtaniuk, amelyek lehetővé teszik, hogy: a) haladéktalanul rendelkezésre álljon a légi jármű fedélzetén tartózkodó személyeknek az elérhető legmegbízhatóbb információk alapján összeállított, jóváhagyott teljes listája; valamint b) közvetlenül a légi járművet ért baleset bekövetkezéséről szóló értesítést követően rendelkezésre álljon a fedélzeten található veszélyes áruk listája.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
		<p>2. Annak érdekében, hogy gyorsan tájékoztatni lehessen az utasok hozzátartozóit arról, hogy hozzátartozóik a balesetet szenvedett légitársaság fedélzetén voltak, a légitársaságok lehetővé teszik az utasok számára, hogy megadják a baleset esetén értesítendő személy nevét és elérhetőségét. A légitársaságok ezeket az információkat kizárólag baleset esetén használhatják fel; az információk nem közölhetők harmadik felekkel és nem használhatók kereskedelmi célokra.</p> <p>3. A fedélzeten tartózkodó személy neve nem tehető nyilvánosan hozzáférhetővé mindaddig, amíg az erre kijelölt hatóságok nem értesítették az adott személy hozzátartozóit. Az (1) bekezdés a) pontjában említett listák a szerződő felek vonatkozó jogszabályainak megfelelően bizalmasak, és a listákon szereplő személyek neve csak akkor hozható nyilvánosságra, ha a fedélzeten tartózkodó adott személy hozzátartozói nem emelnek ez ellen kifogást.</p>
21. cikk	A2.1.21.1	<p>1. A balesetekre adott átfogó és összehangolt válaszok biztosítása érdekében a szerződő felek gondoskodnak a légi balesetek esetére szóló, nemzeti szintű vészhelyzeti tervek létrehozásáról. Az ilyen vészhelyzeti tervek kiterjednek a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtásra.</p> <p>2. A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy a területükön bejegyzett valamennyi légitársaság rendelkezzen a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtási tervvel. A tervnek különösen figyelembe kell vennie a polgári légiközlekedési balesetek áldozatainak és hozzátartozóinak nyújtott pszichológiai támogatást, és lehetővé kell tennie a légitársaság számára a súlyosabb balesetek kezelését. A szerződő felek ellenőrzik a területükön bejegyzett légitársaságok segítségnyújtási terveit.</p> <p>3. Az a szerződő fél, amely egy a területén belül bekövetkezett baleset tekintetében az állampolgárait érintő halálesetek vagy súlyos sérüléssel járó esetek következtében különlegesen érintett, szakértő kinevezésére jogosult, aki az alábbi jogkörökkel rendelkezik:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) látogatást tehet a baleset helyszínén; b) hozzáférhet az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság által nyilvánosságra hozhatónak minősített tényadatokhoz, és a vizsgálat előrehaladásával kapcsolatos információkhoz; c) megkapja a zárójelentés egy példányát. <p>4. A 3. bekezdéssel összhangban kinevezett szakértő – a vonatkozó hatályos jogszabályok függvényében – segíthet az áldozatok azonosításában és részt vehet az őt kinevező állam állampolgárságával rendelkező túlélőkkel való találkozásokon.</p>
23. cikk	A2.1.23.1	A szerződő felek megállapítják az e mellékletben megállapított, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatára és megelőzésére vonatkozó előírások és követelmények megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

A.2.2: Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári légiközlekedésben előforduló események jelentéséről

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
1. cikk	A2.2.1.1	Ezen irányelv célja, hogy a biztonságra vonatkozó információk jelentése, összegyűjtése, tárolása, védelme és terjesztése révén hozzájáruljon a repülésbiztonság fokozásához. Az események jelentésének kizárólagos célja a balesetek és események megakadályozása, és nem a vétkesség vagy a felelősség megállapítása.
2. cikk	A2.2.2.1	A polgári légiközlekedésben előforduló események e melléklet szerinti jelentésére vonatkozó előírásokra és követelményekre a 2003/42/EK rendelet 2. cikkében szereplő fogalom meghatározásokat – szükség szerint és értelemszerűen – kell alkalmazni.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
3. cikk	A2.2.3.1	A polgári légiközlekedésben előforduló események e melléklet szerinti jelentésére vonatkozó előírásokat és követelményeket mindazokra az eseményekre alkalmazni kell, amelyek veszélyeztetik vagy a javító intézkedések elmaradása esetén veszélyeztethetik a légi járművet, a benne tartózkodókat vagy másokat.
4. cikk, (1) bekezdés	A2.2.4.1	A szerződő felek előírják, hogy az eseményeket minden olyan személy jelentse az illetékes hatóságoknak, aki azokban bármilyen módon érintett, vagy aki, noha az eseményben nem érintett, a léginavigációról szóló jogszabályok értelmében kiállított engedéllyel rendelkezik és a személyzet tagja.
5. cikk, (1) bekezdés	A2.2.5.1	A szerződő felek kijelölnék egy vagy több illetékes hatóságot, amelyek feladata a bejelentett eseményekre vonatkozó információk összegyűjtésére, értékelésére, feldolgozására és tárolására szolgáló mechanizmus kialakítása.
5. cikk, (2)–(3) bekezdés	A2.2.5.2	Az illetékes hatóságok az összegyűjtött jelentéseket adatbázisaikban tárolják. A balesetek és a súlyos repülőesemények adatait szintén ezekben az adatbázisokban kell tárolni.
6. cikk	A2.2.6.1	Izrael és a tagállamok szükség esetén megosztják a biztonsággal kapcsolatos információkat. Az Izrael által alkalmazott adatbázisnak kompatibilisnek kell lennie az ECCAIRS szoftverrel.
8. cikk, (1) bekezdés	A2.2.8.1	A szerződő felek nemzeti jogszabályaiknak megfelelően minden szükséges intézkedést megtesznek a 2003/42/EK irányelv alapján hozzájuk eljuttatott információk megfelelő bizalmas kezelése érdekében. Az ilyen információt kizárólag a 2003/42/EK irányelv céljaira használhatják fel.
8. cikk, (2) bekezdés	A2.2.8.2	Függetlenül az esemény, baleset vagy súlyos repülőesemény típusától vagy osztályozásától, az egyes személyek nevét vagy címét az A2.2.5.2. előírásban említett adatbázisban nem szabad rögzíteni.
8. cikk, (3) bekezdés	A2.2.8.3	A büntetőjog alkalmazandó szabályainak sérelme nélkül, a szerződő felek – a súlyos gondatlanság eseteit kivéve – nem indítanak eljárást olyan nem előre kitervelt vagy nem szándékos jogsértés esetében, amelyről kizárólag a bejelentésköteles eseményeket összesítő nemzeti rendszeren keresztül szereztek tudomást.
9. cikk	A2.2.9.1	A szerződő felek önkéntes bejelentési rendszert hoznak létre az olyan tényleges vagy potenciális biztonsági hiányosságokra vonatkozó információk összegyűjtésére, amelyekről a kötelező jelentéstételi rendszerben nem kell bejelentést tenni.

B. RÉSZ: Légiforgalmi szolgáltatás

B.1: Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelete az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”) módosította: az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
1. cikk, (1)–(3) bekezdés	B.1.1.1	A	Az egységes európai égbolt kezdeményezés célkitűzése az, hogy megerősítse a légi forgalom jelenlegi biztonsági előírásait, hozzájáruljon a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez, és valamennyi légtérfelhasználó elvárásainak figyelembevételével a szerződő felek általános légi forgalma tekintetében fokozza a légiforgalmi szolgáltatások (ATM) és a léginavigációs szolgáltatók (ANS) hatékonyságát. Az egységes európai égbolt az útvonalak, valamint az útvonal-kezelési és légiforgalmi-szolgáltatási rendszerek olyan egységes páneurópai hálózatát jelenti, amely kizárólag a biztonsági, hatékonysági és műszaki megfontolásokon alapul, és az összes légtérfelhasználó érdekét szolgálja. E cél elérése érdekében az 549/2004/EK rendelet megállapítja az egységes európai égbolt létrehozásának összehangolt szabályozási keretét.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
			<p>Az 549/2004/EK rendelet és az egységes európai égboltra vonatkozó alaprendeletekben említett intézkedések alkalmazása nem sérti a szerződő felek légterük feletti szuverenitását és a közrenddel, közbiztonsággal és védelmi kérdésekkel kapcsolatos, a 13. cikkben említett követelményeit. Az 549/2004/EK rendelet és az egységes európai égboltra vonatkozó alaprendeletekben említett intézkedések hatálya nem terjed ki a katonai műveletekre és kiképzésekre.</p> <p>Az 549/2004/EK rendeletet és az egységes európai égboltra vonatkozó alaprendeletekben említett intézkedéseket a szerződő feleket a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi Chicagói Egyezmény (Chicagói Egyezmény) szerint megillető jogok és kötelezettségek sérelme nélkül kell alkalmazni. Ezzel összefüggésben további cél támogatni a szerződő feleket a Chicagói Egyezményben meghatározott kötelezettségeik teljesítésében, az Egyezmény előírásainak közös értelmezésére és egységes végrehajtására szolgáló alapok nyújtásával, valamint annak biztosítása révén, hogy az Egyezmény előírásait az 549/2004/EK rendeletben és az annak végrehajtására szolgáló szabályokban megfelelően figyelembe vegyék.</p>
2. cikk	B.1.2.1	A	A légiforgalmi szolgáltatás e melléklet szerinti előírásaira és követelményeire az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni. A tagállamokra vonatkozó utalásokat a szerződő felekre való utalásokként kell értelmezni.
4. cikk, (1) bekezdés	B.1.4.1	A	A szerződő felek közösen vagy egymástól függetlenül kijelölnek vagy létrehozhatnak egy vagy több szervezetet, annak érdekében, hogy az nemzeti felügyeleti hatóságként ellássa az 549/2004/EK rendelet és 549/2004/EK rendelet 3. cikkében említett intézkedések szerint az ilyen hatóság számára meghatározott feladatokat.
4. cikk, (2) bekezdés	B.1.4.2	A	A nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenek a léginavigációs szolgáltatóktól. E függetlenséget a nemzeti felügyeleti hatóságok és a léginavigációs szolgáltatók legalább funkcionális szintű megfelelő szétválasztása révén kell biztosítani.
4. cikk (3) bekezdés	B.1.4.3	A	A nemzeti felügyeleti hatóságok pártatlanul, függetlenül és átláthatóan gyakorolják hatáskörüket. Ezt megfelelő irányítási és ellenőrzési mechanizmusok alkalmazásával kell elérni, többek között a szerződő felek közigazgatásán belül is. Ez azonban nem gátolhatja a nemzeti felügyeleti hatóságokat abban, hogy feladataikat a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságok vagy bármely más közintézmény alapszabálya szerint gyakorolják.
4. cikk, (4) bekezdés	B.1.4.4	A	A szerződő felek biztosítják, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok rendelkezzenek az 549/2004/EK rendelet szerint rájuk háruló feladatok hatékony és időben való ellátásához szükséges erőforrásokkal és kapacitással.
9. cikk	B.1.9.1	A	A szerződő felek által az 549/2004/EK rendelet és az egységes európai égboltra vonatkozó alaprendeletekben említett intézkedések – különösen a légtérfelhasználók és a szolgáltatók általi – megsértése esetére megállapított szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.
10. cikk	B.1.10.1	A	A szerződő felek nemzeti jogszabályaiknak megfelelően konzultációs mechanizmusokat hoznak létre az érdekelteknek – ezen belül a szakszemélyzet érdekképviseleti szerveinek – az egységes európai égbolt megvalósításába történő megfelelő bevonása érdekében.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
11. cikk, (1) bekezdés	B.1.11.1	A	A léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményének növelésére létre kell hozni a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerét. Ennek elemei: a) nemzeti tervek, amelyek teljesítménycélokat tartalmaznak a teljesítmény olyan kulcsfontosságú területein, mint a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság, biztosítva az egységes európai égboltra vonatkozó kezdeményezéssel való összhangot; valamint b) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményének rendszeres felülvizsgálata, folyamatos ellenőrzése és értékelése.
11. cikk (2) bekezdés	B.1.11.2	A	Az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően a Bizottság kijelölheti az Eurocontrolt vagy bármely más független és illetékes szervet, hogy „teljesítmény-felülvizsgálati szervként” járjon el. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv feladata, hogy kérésre támogassa a nemzeti felügyeleti hatóságokat a teljesítményrendszer végrehajtásában. A Bizottság biztosítja, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottság által rúházott feladatok ellátása során függetlenül járjon el.
11. cikk, (3) bekezdés, b) pont	B.1.11.3	A	A B.1.11.1 előírásban említett nemzeti terveket a nemzeti felügyeleti hatóságok készítik el, és a tagállamok fogadják el. A tervek tartalmazzák a kötelező nemzeti szintű célokat, valamint a szerződő felek által elfogadott, megfelelő ösztönző rendszert. A terveket a léginavigációs szolgáltatókkal, a légtérfelhasználók képviselőivel és adott esetben a repülőterek üzemeltetőivel és a repülőtéri koordinátorokkal egyeztetve kell elkészíteni.
11. cikk, (3) bekezdés, d) pont	B.1.11.4	A	A teljesítményrendszer referencia-időszaka legalább három és legfeljebb öt év. A nemzeti szintű célok teljesítésének meghiúsulása esetén a szerződő felek és/vagy a nemzeti felügyeleti hatóságok ez alatt az időszak alatt alkalmazzák az általuk meghatározott megfelelő intézkedéseket.
11. cikk, (4) bekezdés	B.1.11.5	A	A teljesítményrendszerre az alábbi eljárások vonatkoznak: a) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményére vonatkozó adatok gyűjtése, megerősítése, vizsgálata, értékelése és terjesztése minden érintett fél – a léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók, a repülőter üzemeltetők, a nemzeti felügyeleti hatóságok, a szerződő felek és az Eurocontrol – tekintetében; b) az ICAO „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Átfogó légiforgalmi szolgáltatási működési koncepció) című, 9854. sz. dokumentuma alapján a teljesítmény megfelelő, kulcsfontosságú területeinek meghatározása, összhangban az ATM-főterv teljesítménykeretével, ideértve a biztonsággal, a környezetvédelemmel, a kapacitással és a költséghatékonysággal kapcsolatos területeket, szükség szerint átdolgozva az egységes európai égbolt egyedi igényeinek és e területek vonatkozó céljainak figyelembevétele érdekében, valamint a teljesítmény legfontosabb mutatóinak meghatározása a teljesítmény mérésére; c) a nemzeti szintű teljesítménycélok értékelése a nemzeti szintű terv alapján; valamint d) a nemzeti szintű teljesítménytervek ellenőrzése, beleértve a megfelelő riasztási mechanizmusokat.
11. cikk, (5) bekezdés	B.1.11.6	A	A teljesítményrendszer megalkotásakor figyelembe kell venni, hogy az útvonali és a terminálokra nyújtott szolgáltatások, valamint a hálózati funkciók különböznek egymástól, és – szükség esetén teljesítményfelmérés céljából is – ennek megfelelően kell kezelni őket.
11. cikk, (6) bekezdés	B.1.11.7	A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, a teljesítményrendszerre vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
13. cikk	B.1.13.1	A	<p>Az egységes európai égboltra vonatkozó alaprendeletek nem gátolják a szerződő feleket abban, hogy az alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekeik megóvásához szükséges mértékben intézkedéseket alkalmazzanak. Ezen intézkedések elsősorban azok, amelyek elengedhetetlenek:</p> <ul style="list-style-type: none"> — az ICAO körzeti léginnavigációs megállapodásaival összhangban az illetékességi körükbe tartozó légtér felügyeletéhez, ideértve az e légtérrel használó összes légitársaság felderítésének, azonosításának és értékelésének képességét, azzal a céllal, hogy megpróbálják megóvni a repülések biztonságát, továbbá intézkedjenek a légiközlekedés-védelmi és védelmi szükségletek biztosításáról, — a közrend fenntartását befolyásoló súlyos belső zavarok esetén, — háború vagy háborús fenyegetést jelentő súlyos nemzetközi feszültség esetén, — a béke és a nemzetközi biztonság fenntartásával kapcsolatosan a szerződő felek valamelyikére háruló nemzetközi kötelezettségek teljesítéséhez, — katonai műveletek és kiképzés folytatása érdekében, ideértve a szükséges gyakorlati lehetőségeket is.

B.2: Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 550/2004/EK rendelete a léginnavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginnavigációs szolgálati rendelet) módosította: az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
2. cikk, (1)–(2) bekezdés	B.2.2.1	A	A nemzeti felügyeleti hatóságok gondoskodnak az 550/2004/EK rendelet alkalmazásának ellenőrzéséről, különösen azon léginnavigációs szolgálatok biztonságos és hatékony működése tekintetében, amelyek az adott szerződő fél joghatósága alá tartozó légtérrel kapcsolatos szolgálatokat látnak el. Az érintett léginnavigációs szolgáltató elősegíti ezt a munkát.
2. cikk, (3) bekezdés	B.2.2.2	B	Az egyes funkcionális légtérblokkokban érintett országoknak meg kell állapodniuk olyan felügyeleti tevékenység végzéséről, amely biztosítja az adott funkcionális légtérblokkokban szolgáltatásokat nyújtó léginnavigációs szolgáltatók ellenőrzését és felügyeletét.
2. cikk, (4)–(6) bekezdés	B.2.2.3	A	Amennyiben egy nemzeti léginnavigációs szolgáltató (ANSP) másik ország légtérében is nyújt szolgáltatást, az érintett országoknak meg kell állapodniuk a szolgáltató ellenőrzését és felügyeletét biztosító intézkedésekről. Ezen intézkedéseknek ki kell terjedniük az alkalmazandó közös követelmények nem teljesítésének kezelését szolgáló eljárások létrehozására is.
4. cikk		A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt biztonsági követelményekre vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.
7. cikk, (1) bekezdés	B.2.7.1	A	A léginnavigációs szolgálat ellátásához a szerződő felek által kiadott tanúsítvány szükséges.
7. cikk, (3) bekezdés	B.2.7.2	A	A nemzeti felügyeleti hatóságok abban az esetben bocsátanak ki tanúsítványt a léginnavigációs szolgáltatók részére, ha azok eleget tesznek az 1035/2011/EU rendeletben és a vonatkozó nemzeti jogszabályokban említett közös követelményeknek.
7. cikk, (3) bekezdés	B.2.7.3	A	A tanúsítványok kibocsáthatók egyenként az 549/2004/EK rendelet 2. cikkében meghatározott szolgálatok minden egyes fajtájára, vagy összekapcsolt szolgálatokra.
7. cikk, (3) bekezdés	B.2.7.4	A	A tanúsítványokat rendszeresen ellenőrizni kell.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
7. cikk, (4) bekezdés + II. melléklet	B.2.7.5	A	A tanúsítványok meghatározzák a léginavigációs szolgáltatók jogait és kötelezettségeit, ideértve a légtérfelhasználóknak a szolgáltatásokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférését is, különös tekintettel a biztonságra. A tanúsításra csak az 550/2004/EK rendelet II. mellékletében megállapított feltételek vonatkozhatnak. E feltételeknek indokoltaknak, hátrányos megkülönböztetésektől menteseknek, részarányosaknak és áttekinthetőeknek kell lenniük.
7. cikk, (5) bekezdés	B.2.7.6	A	A szerződő felek engedélyezhetik a léginavigációs szolgálat tanúsítvány nélküli ellátását azokban az esetekben, amikor a légi jármű-mozgások túlnyomó része nem az általános légi forgalom részét képezi.
7. cikk, (6) bekezdés	B.2.7.7	B	A tanúsítványok kibocsátása lehetővé teszi a léginavigációs szolgáltatók számára azt, hogy szolgáltatásaikat más szerződő felek számára, valamint a szerződő felek területén működő más léginavigációs szolgáltatók, légtérfelhasználók és repülőterek számára is felkínálják.
7. cikk, (7) bekezdés	B.2.7.8	A	A nemzeti felügyeleti hatóságok figyelemmel kísérik a tanúsítványoknak való megfelelést.
7. cikk, (7) bekezdés	B.2.7.9	A	Ha egy nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy egy tanúsítvány jogosultja már nem tesz eleget az említett követelményeknek vagy feltételeknek, megfelelő intézkedéseket tesz, és ezzel egyidejűleg biztosítja a szolgáltatások folyamatosságát. Ezen intézkedések magukban foglalhatják a tanúsítvány visszavonását is.
7. cikk, (8) bekezdés	B.2.7.10	B	A szerződő felek elismernek minden olyan tanúsítványt, amelyet az e mellékletben meghatározott, a légiforgalmi szolgáltatásra vonatkozó előírásoknak és szabályozási követelményeknek megfelelően a másik szerződő fél területén bocsátottak ki.
8. cikk, (1) bekezdés	B.2.8.1	A	A szerződő felek az egyedi légtérblokkokon belül biztosítják a légiforgalmi szolgálatok kizárólagos alapon történő ellátását a joghatóságuk alá tartozó légtér tekintetében. E célból a szerződő felek kijelölnek egy, a szerződő felek területén érvényes tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltatót.
8. cikk (2) bekezdés	B.2.8.2	B	A nemzeti jog nem akadályozhatja a határon átnyúló szolgáltatások nyújtását oly módon, hogy a nemzeti léginavigációs szolgáltatóra nézve előírja, hogy a) közvetlenül vagy többségi tulajdon révén egy adott állam vagy abban illetőséggel rendelkező személy tulajdonában legyen, b) az üzleti tevékenység fő helye az adott államban legyen, c) csak az adott államban lévő infrastruktúrákat használjon.
8. cikk, (3) bekezdés	B.2.8.3	A	A szerződő felek meghatározzák a kijelölt szolgáltatókra vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. A kötelezettségek magukban foglalhatják olyan vonatkozó információk időbeni átadásának feltételeit, amelyek segítségével a tagállamok joghatósága alá tartozó légtérben valamennyi légi jármű mozgása azonosítható.
8. cikk, (4) bekezdés	B.2.8.4	A	A szerződő felek saját belátásuk szerint választhatnak légiforgalmi szolgáltatót azzal a feltétellel, hogy ez utóbbinak eleget kell tennie a légiforgalmi szolgáltatásra vonatkozóan az e mellékletben rögzített említett előírásokhoz és szabályozási követelményekhez kapcsolódó feltételeknek és követelményeknek.
8. cikk, (5) bekezdés	B.2.8.4	B	A 9a. cikkel összhangban létrehozott azon funkcionális légtérblokkok tekintetében, amelyek egynél több szerződő fél joghatósága alá tartozó légtérre terjednek ki, az érintett szerződő felek az 550/2004/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével összhangban a légtérblokk létrehozása előtt legalább egy hónappal közösen jelölnek ki egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót.
9. cikk	B.2.9.1	A	A szerződő felek kijelölhetnek egy meteorológiai szolgáltatót, amely kizárólagos alapon szolgáltatja a meteorológiai adatok összességét vagy egy részét a szerződő felek illetékességi körébe tartozó légtér egészében vagy egy részében, a biztonsági szempontokra is figyelemmel.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
9a. cikk, (1) bekezdés	B.2.9a.1	B	A szerződő felek meghozzák a szükséges intézkedéseket a funkcionális légtérblokkok kialakítása érdekében, és törekednek az egységes európai égbolton belül a légiforgalmi szolgáltatási hálózat szükséges kapacitásának és hatékonyságának elérésére, valamint a légiközlekedési rendszer általában vett teljesítményének növelésére és a káros környezeti hatások csökkentésére. A szerződő felek, különösen a szomszédos funkcionális légtérblokkokat létrehozó szerződő felek a lehető legnagyobb mértékben együttműködnek e rendelkezés teljesítésének biztosítása érdekében.
9a. cikk, (2) bekezdés	B.2.9a.2	B	A funkcionális légtérblokkoknak különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük: a) biztonsági elemzések készülnek róluk; b) a légiforgalom alakulásának figyelembevételével lehetővé teszik a légtér optimális kihasználását; c) biztosítják az összhangot a légtérrendelet 6. cikke értelmében létrehozott európai útvonalhálózzal; d) létjogosultságuk általános hozzáadott értékük alapján, beleértve a műszaki és emberi erőforrások optimális kihasználását is, a költség-haszon elemzések fényében indokolt; e) biztosítják a légiforgalmi szolgálati egységek között a légiforgalmi szolgáltatási feladatkör gördülékeny és rugalmas átadását; f) kompatibilitást biztosítanak a különböző légtér-konfigurációk között, optimalizálva többek között a jelenlegi repüléstájékoztató körzeteket; g) összhangban állnak az ICAO-n belül megkötött regionális megállapodásokból eredő feltételekkel; h) tiszteletben tartják az 550/2004/EK rendelet hatálybalépésének napján fennálló regionális megállapodásokat; és i) elősegítik a teljesítménycélokvaló összhangot.
9a. cikk, (3) bekezdés	B.2.9a.3	B	Funkcionális légtérblokk kizárólag az összes olyan szerződő fél és adott esetben harmadik ország közötti kölcsönös megállapodással hozható létre, amelyek joghatósága alá tartozik a funkcionális légtérblokkba tartozó légtér valamely része. A funkcionális légtérblokk létrehozását megelőzően az érintett szerződő fél (felek) tájékoztatja (tájékoztatják) a többi szerződő felet és az egyéb érdekelt feleket, és lehetőséget adnak nekik arra, hogy megtegyék észrevételeiket.
9a. cikk, (4) bekezdés	B.2.9a.4	B	Amennyiben a funkcionális légtérblokk olyan légtérre vonatkozik, amely teljes egészében vagy részben egy vagy több szerződő fél joghatósága alá tartozik, a funkcionális légtérblokkot létrehozó megállapodásnak tartalmaznia kell az arra vonatkozó szükséges rendelkezéseket – ideértve az átmeneti intézkedéseket is –, hogy a blokk módosítása és egy szerződő félnek a blokkból való kilépése milyen módon történhet.
9a. cikk, (5) bekezdés	B.2.9a.5	B	Ha két vagy több szerződő fél között nehézségek merülnek fel egy, a joghatóságuk alá tartozó légtérrel érintő, határon átnyúló funkcionális légtérblokk tekintetében, az érintett szerződő felek együttesen véleményezés céljából az egységes égbolttal foglalkozó bizottság elé terjeszthetik az ügyet. A véleményt az érintett tagállamoknak kell címezni. A B.2.9a.3. előírás sérelme nélkül, a szerződő felek figyelembe veszik e véleményt annak érdekében, hogy megoldást találjanak.
10. cikk, (1) bekezdés	B.2.10.1	A	A léginavigációs szolgáltatók igénybe vehetik a szerződő felek területén tanúsítvánnyal rendelkező egyéb szolgáltatók szolgáltatásait.
10. cikk, (2) bekezdés	B.2.10.2	A	A léginavigációs szolgáltatók olyan írásbeli egyezmények vagy azokkal egyenértékű jogi megállapodások révén teszik hivatalossá munkakapcsolataikat, amelyek meghatározzák az egyes szolgáltatók által vállalt egyedi kötelezéseket és feladatokat, valamint lehetővé teszik a működési adatok valamennyi szolgáltató közötti cseréjét annyiban, amennyiben azok érintik az általános légi forgalmat. E megállapodásokról értesítik az érintett nemzeti felügyeleti hatóságokat, illetve hatóságokat.
10. cikk, (3) bekezdés	B.2.10.3	A	Légiforgalmi szolgálatok ellátása esetén szükség van az érintett szerződő felek jóváhagyására. Meteorológiai szolgálatok esetében az érintett szerződő felek jóváhagyása akkor szükséges, ha a B.2.9.1. előírásnak megfelelően kizárólagos szolgáltatót jelöltek ki.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
11. cikk	B.2.10.4	A	A szerződő felek a közös közlekedéspolitik keretében megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy az egyedi légtérblokkok kezelésére vonatkozóan az illetékes polgári és katonai hatóságok között írásbeli szabályozás vagy azzal egyenértékű jogi megállapodás jöjjön létre, illetve hogy a már meglévő ilyen megállapodások hatályát meghosszabbítsák.
12. cikk, (1) bekezdés	B.2.12.1	A	A léginavigációs szolgáltatók tulajdoni, illetve jogi formájuktól függetlenül összeállítják, könyvvizsgálatra benyújtják és közzéteszik pénzügyi elszámolásait.
12. cikk, (2) bekezdés	B.2.12.2	A	A léginavigációs szolgáltatók minden esetben éves jelentést tesznek közzé, és rendszeresen független könyvvizsgálatnak vetik alá magukat.
12. cikk, (3) bekezdés	B.2.12.3	A	Ha a léginavigációs szolgáltatók összekapcsolt szolgáltatásokat nyújtanak, akkor a vonatkozó díjszámítási rendszerrel összhangban meghatározzák és közzéteszik a léginavigációs szolgáltatókból eredő költségeket és bevételeket, valamint adott esetben összevont (konszolidált) beszámolókat vezetnek a más, nem léginavigációs szolgáltatók vonatkozásában, azon előírásoknak megfelelően, mintha a szóban forgó szolgáltatásokat külön vállalkozások nyújtanák.
12. cikk, (4) bekezdés	B.2.12.4	A	A szerződő felek kijelölik azokat az illetékes hatóságokat, amelyek jogosultak hozzáférni az illetékességi körükbe tartozó légtéren belül szolgáltatókat ellátó szolgáltatók elszámolásaihoz.
13. cikk, (1) bekezdés	B.2.13.1	B	Az általános légi forgalmat érintően a vonatkozó működési adatokat valós időben cserélik ki az összes léginavigációs szolgáltató, légtérfelhasználó és repülőtér között operatív igényeik kielégítése érdekében. Ezek az adatok csak operatív célokra használhatók fel.
13. cikk, (2) bekezdés	B.2.13.2	B	A vonatkozó működési adatokhoz való hozzáférést megkülönböztetéstől mentesen biztosítják az érintett hatóságok, a tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók, a légtérfelhasználók és a repülőterek részére.
13. cikk, (3) bekezdés	B.2.13.3	B	A tanúsítvánnyal rendelkező szolgáltatók, a légtérfelhasználók és a repülőterek az (1) bekezdésben említettektől eltérő működési adataik tekintetében szabványos hozzáférési feltételeket állapítanak meg. A nemzeti felügyeleti hatóságok hagyják jóvá e szabványos feltételeket. Az e feltételekre vonatkozó részletes szabályokat adott esetben a keretrendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárással összhangban állapítják meg.
18. cikk, (1)–(2) bekezdés	B.2.18.1	A	Sem a szerződő felek nemzeti jogszabályoknak megfelelően eljáró nemzeti felügyeleti hatóságai, sem a Bizottság nem hozhat nyilvánosságra bizalmas jellegű információkat, különösen azokat nem, amelyek a léginavigációs szolgáltatókkal, azok üzleti kapcsolataival, illetve költségvetésével kapcsolatosak. Mindez nem sértheti a szerződő felek nemzeti felügyeleti hatóságainak és a Bizottságnak az információ nyilvánosságra hozatalára vonatkozó jogát akkor, ha az a kötelességeik teljesítéséhez feltétlenül szükséges; ez esetben az információ nyilvánosságra hozatalának arányosnak kell lennie és figyelembe kell vennie a léginavigációs szolgáltatóknak, a légtérfelhasználóknak, repülőterek üzemeltetőinek és egyéb érdekelt feleknek az üzleti titkaik védelmével kapcsolatos jogos érdekeit.

B.3: Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 551/2004/EK rendelete a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”), legutóbb a 2009. október 21-i 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosítva

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
1. cikk	B.3.1.1	A	A célkitűzés a közös közlekedéspolitikával összefüggésben támogatni a fokozatosan egységesebben üzemelő légtér koncepcióját és olyan közös kialakítási, tervezési és igazgatási eljárásokat létrehozni, amelyek biztosítják a légiforgalmi szolgáltatás hatékony és biztonságos működését. A légtér használata összefüggő és összehangolt egészként támogatja a léginavigációs szolgálatok működését az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban. Mindezt az ICAO EUR és AFI körzetein belüli légtér azon részeire kell alkalmazni, amelyekre vonatkozóan az 550/2004/EK rendeletnek megfelelően a szerződő felek biztosítják a légiforgalmi szolgálatokat. A szerződő felek az ICAO más körzeteiben lévő és az illetékességi körükbe tartozó légtérre is alkalmazhatják az 551/2004/EK rendeletet, azzal a feltétellel, hogy erről tájékoztatják a többi szerződő felet.
3. cikk (1) bekezdés	B.3.3.1	B	A szerződő felek törekednek arra, hogy egységes, az ICAO által elismert EUIR-t hozzanak létre.
3. cikk, (2) bekezdés	B.3.3.2	B	Az EUIR-t úgy kell kialakítani, hogy az tartalmazza az 551/2004/EK rendelet 1. cikkének (3) bekezdésével összhangban a szerződő felek illetékességi körébe tartozó légtérrel, és magában foglalhatja európai harmadik országok légtérét is.
3. cikk, (3) bekezdés	B.3.3.3	B	Az EUIR létrehozása nem sértheti a szerződő felek azon hatáskörét, hogy a B.2.8.1. előírásnak megfelelően a joghatóságuk alá tartozó légtérrel kapcsolatban légiforgalmi szolgáltatókat jelöljenek ki.
3. cikk, (4) bekezdés	B.3.3.4	B	A szerződő felek továbbra is felelősséget viselnek az ICAO előtt az ICAO által részükre kijelölt magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek és repüléstájékoztató körzetek földrajzi határain belül.
3a. cikk	B.3.3a.1	A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, az elektronikus légiforgalmi tájékoztató adatokra vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.
4. cikk	B.3.4.1	A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, a repülési szabályokra és a légtér osztályozására vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.
6. cikk, (1) bekezdés	B.3.6.1	A	A légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózat funkcióinak lehetővé kell tenniük a légtér optimális kihasználását, és biztosítaniuk kell, hogy a légtérhasználók a kívánt útvonalakon repülhessenek, miközben a lehető legnagyobb mértékben biztosítaniuk kell a légtérhez és a léginavigációs szolgálatokhoz való hozzáférést. E hálózati funkciók célja a nemzeti szinten és a funkcionális légtérblokkok szintjén tett kezdeményezések támogatása, és ezeket a szabályozási és operatív feladatok szétválasztását tiszteletben tartva kell kialakítani.
6. cikk, (2) bekezdés	B.3.6.2	A	A hálózatkezelőre ruházott funkciók az útvonalhálózat kialakítása és a szűkösen rendelkezésre álló erőforrások kezelése terén; továbbá az Eurocontrol hálózatkezelővé való kinevezésének lehetősége.
6. cikk, (3) bekezdés	B.3.6.3	A	A Bizottság az ágazat érintett szereplőivel folytatott konzultációt követően tovább bővítheti a B.3.6.2. előírásban felsorolt funkciók listáját. Az 551/2004/EK rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a keretrendelet 5. cikkének (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
6. cikk, (4) bekezdés	B.3.6.4	A	<p>Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, a légtérrendelet (551/2004/EK) 6. cikkében említett intézkedések részletes végrehajtási szabályait – az 551/2004/EK rendelet 6. cikkének (6)–(9) bekezdésében említettek kivételével – alkalmazni kell. E végrehajtási szabályok különösen a következőkre vonatkoznak:</p> <p>a) a folyamatok és eljárások összehangolása és harmonizálása a légiforgalmi frekvenciák kezelési hatékonyságának javítása érdekében, az alapelvek és a követelmények kidolgozását is beleértve;</p> <p>b) az általános európai légi forgalom számára kijelölt frekvenciákkal kapcsolatos igények korai azonosításának és azok megoldásának összehangolása terén játszott központi funkció az európai légiforgalmi hálózat megtervezésének és működtetésének támogatására;</p> <p>c) az ATM-hálózat ATM-főtervben meghatározott további funkciói;</p> <p>d) a szerződő felek, a léginavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelői funkció közötti együttműködéssel történő döntéshozatalra vonatkozó részletes szabályok;</p> <p>e) az érintett szereplőkkel a nemzeti és európai szintű döntéshozatal során történő konzultációra vonatkozó rendelkezések; valamint</p> <p>f) a feladatok és jogkörök megosztása a hálózatirányítói funkció és a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek között az általános légiközlekedés számára a Nemzetközi Távközlési Unió által kijelölt rádióspektrumon belül, biztosítva, hogy a hálózatra hatást nem gyakorló frekvenciaki-jelölést továbbra is a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek lássák el. Azokban az esetekben, amelyek hatást gyakorolnak a hálózatra, a nemzeti frekvenciagazdálkodási szervek együttműködnek a hálózatirányítói funkcióért felelősökkel a frekvenciák használatának optimalizálása érdekében.</p>
6. cikk, (5) bekezdés	B.3.6.5	A	<p>A légtér kialakításának az 551/2004/EK 6. cikkének (2) bekezdésében nem említett egyéb vonatkozásait nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kell kezelni. A kialakítás folyamata során figyelembe kell venni a forgalmi igényeket és ezek összetettségét, a nemzeti és funkcionális légtérblokkok teljesítményterveit, valamint az érintett légtérfelhasználókkal és a légtérfelhasználókat képviselő érintett csoportokkal, valamint adott esetben a katonai hatóságokkal teljes körű konzultációt kell folytatni.</p>
6. cikk, (6) bekezdés	B.3.6.6	B	<p>A szerződő felek megfelelő felügyeleti intézkedések mellett megbízzák az Eurocontrolt vagy más független és illetékes szervet a légiforgalmi áramlásszervezéssel.</p>
6. cikk, (7) bekezdés	B.3.6.7	A	<p>Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, a légiforgalmi áramlásszervezésre vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.</p>
7. cikk, (1) bekezdés	B.3.7.1	A	<p>Az illetékességi körükbe tartozó katonai szempontok szervezésének figyelembevételével a szerződő felek gondoskodnak arról, hogy az egységes európai égbolton belül az ICAO által előírt és a rugalmas légtérfelhasználás Eurocontrol által kidolgozott elvét egységesen alkalmazzák, annak érdekében, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben elősegítsék a légtér-gazdálkodást és a légiforgalmi szolgáltatást.</p>
7. cikk, (3) bekezdés	B.3.7.2	A	<p>Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.</p>

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
8. cikk, (1) bekezdés	B.3.8.1	A	Azokban az esetekben, amikor az 551/2004/EK rendelet 7. cikkének alkalmazása jelentős működési nehézségeket idéz elő, a szerződő felek átmenetileg felfüggeszthetik ezt azzal a feltétellel, hogy erről haladéktalanul tájékoztatják a vegyes bizottságot.
8. cikk, (2)	B.3.8.2	A	Az átmeneti felfüggesztés bevezetését követően az 551/2004/EK rendelet 7. cikkének (3) bekezdése szerint elfogadott szabályok tekintetében kiigazításokat lehet kidolgozni az érintett szerződő felek illetékességi körébe tartozó légtérre vonatkozóan.

B.4: Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 552/2004/EK rendelete az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (átjárhatósági rendelet) módosította: az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
1. cikk + I. melléklet	B.4.1.1	A	A keretrendelet hatályán belül az 552/2004/EK rendelet az EATMN átjárhatóságára vonatkozik. A rendeletet az annak I. mellékletében meghatározott rendszerekre, rendszerelemekre és az azokkal kapcsolatos eljárásokra kell alkalmazni. A cél megvalósítani az EATMN különböző rendszerei, rendszerelemei és az azokkal kapcsolatos eljárások közötti átjárhatóságot, eközben kellőképpen figyelembe venni a kapcsolódó nemzetközi szabályokat, továbbá a légiforgalmi szolgáltatás keretében biztosítani az érvényesített és jóváhagyott új működési és technológiai elvek összehangolt gyors és bevezetését.
2. cikk + II. melléklet	B.4.2.1	A	Az EATMN-nek, rendszereinek, rendszerelemeinek és az azokkal kapcsolatos eljárásoknak teljesíteniük kell az alapvető követelményeket. Az alapvető követelményeket az 552/2004/EK rendelet II. melléklete határozza meg.
3. cikk	B.4.3.1	A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell. A rendszereknek, rendszerelemeknek és az azokkal kapcsolatos eljárásoknak az életciklusuk teljes időtartama alatt meg kell felelniük az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak. Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályok mindenekelőtt: a) meghatározzák az alapvető követelmények kiegészítésére és további pontosítására szolgáló különleges követelményeket, különösen a biztonság, a folytonos működés és teljesítmény szempontjából; és/vagy b) adott esetben ismertetik az alapvető követelmények kiegészítésére és további pontosítására szolgáló különleges követelményeket, különösen az érvényesített és jóváhagyott új működési és technológiai elvek összehangolt bevezetésével kapcsolatban; és/vagy c) meghatározzák a rendszerekkel kapcsolatos rendszerelemeket; és/vagy d) meghatározzák a különleges megfelelőségértékelési eljárásokat, amelyekbe adott esetben be kell vonni az 552/2004/EK rendelet 8. cikke szerinti bejelentett szervezeteket is, mégpedig a rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése és a rendszerek ellenőrzése során alkalmazandó, a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulok alapján; és/vagy e) meghatározzák a végrehajtás feltételeit, ideértve adott esetben azt az időpontot is, amelytől kezdve az érintetteknek teljesíteniük kell azokat.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
			<p>Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályok kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során a legjobban megvalósítható megoldás kiválasztása céljából mérlegelni kell azoknak a műszaki megoldásoknak a becsült költségeit és várható hasznát, amelyek segítségével a szabályok teljesíthetők, miközben kellőképpen figyelembe kell venni az érvényesített magas szintű biztonsági követelményeket. Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályok tervezeteihez minden esetben csatolni kell e megoldások valamennyi érintett félre vonatkozó költségeinek és hasznának értékelését.</p> <p>Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályokat a keretrendelet 8. cikke szerinti eljárásnak megfelelően kell megállapítani.</p>
4. cikk, (2) bekezdés		A	Azok a rendszerek és az azokhoz kapcsolódó eljárások, vagy rendszerelemek, amelyek megfelelnek a vonatkozó közösségi műszaki előírásoknak, és amelyek hivatkozási számát közzétették az <i>Európai Unió Hivatalos Lapjában</i> , úgy tekinthetők, mint amelyek megfelelnek az alapvető követelményeknek és/vagy az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak.
5. cikk + III. melléklet	B.4.5.1	A	<p>A rendszerelemekhez EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatot kell mellékelni. E nyilatkozat elemeit az 552/2004/EK rendelet III. melléklete határozza meg.</p> <p>A gyártó, illetve a szerződő felek területén székhellyel rendelkező meghatalmazott képviselője az EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozattal biztosítja és igazolja, hogy alkalmazta az alapvető követelményekben és az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályokban meghatározott rendelkezéseket.</p> <p>Azok a rendszerelemek, amelyekhez EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatot mellékeltek, úgy tekinthetők, mint amelyek megfelelnek az alapvető követelményeknek és az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak.</p> <p>Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályok adott esetben meghatározzák azokat a feladatokat, amelyeket az 552/2004/EK rendelet 8. cikkében említett bejelentett szervezeteknek a rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelésével kapcsolatban el kell végezniük.</p>
6. cikk + IV. melléklet	B.4.6.1	A	<p>Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályokkal összhangban a léginnavigációs szolgáltatók elvégzik a rendszerek EK-ellenőrzését annak biztosítása érdekében, hogy azok teljesítsék az 552/2004/EK rendelet alapvető követelményeit, valamint azoknak az EATMN-be történő integrálásakor az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályokat. Egy rendszer üzembe helyezése előtt az érintett léginnavigációs szolgáltató kiállítja a szabályok betartását igazoló EK-ellenőrzési nyilatkozatot, és a műszaki dokumentációval együtt benyújtja azt a nemzeti felügyeleti hatóságnak. E nyilatkozat és a műszaki dokumentáció alkotóelemeit az 552/2004/EK rendelet IV. melléklete határozza meg. A nemzeti felügyeleti hatóság a szabályok betartásának ellenőrzéséhez szükséges további információkat is kérhet.</p> <p>Az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályok adott esetben meghatározzák azokat a feladatokat, amelyeket az 552/2004/EK rendelet 8. cikkében említett bejelentett szervezeteknek a rendszerek ellenőrzésével kapcsolatban el kell végezniük.</p> <p>Az EK-ellenőrzési nyilatkozatot azoknak az értékeléseknek a sérelme nélkül állítják ki, amelyeket a nemzeti felügyeleti hatóságoknak az átjárhatóságtól eltérő okok miatt adott esetben el kell végezniük.</p>
6a. cikk	B.4.6a.1	A	A rendszerelemekre vagy rendszerekre vonatkozóan a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban kiadott bizonyítványok az 552/2004/EK rendelet 5. és 6. cikkének alkalmazásában EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatnak, illetve amennyiben igazolható az 552/2004/EK rendelet alapvető követelményeinek és az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak való megfelelésük, EK-ellenőrzési nyilatkozatnak tekintendők.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
7. cikk, (1) bekezdés	B.4.7.1	A	Ha a nemzeti felügyeleti hatóság megállapítja, hogy a) egy olyan rendszerelem, amelyhez EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatot mellékeltek, vagy b) egy olyan rendszer, amelyhez EK-ellenőrzési nyilatkozatot mellékeltek, nem felel meg az alapvető követelményeknek és/vagy az átjárhatóságra vonatkozó végrehajtási szabályoknak, a biztonságos és folyamatos működés szükségességét kellőképpen figyelembe véve meghozza az érintett rendszerelem vagy rendszer alkalmazási területének korlátozásához szükséges intézkedéseket, illetve megtiltja azoknak a hatáskörébe tartozó intézményekben való felhasználását.
8. cikk, (1) bekezdés	B.4.8.1	A	A szerződő felek értesítik a vegyes bizottságot azokról a szervezetekről, amelyeket az 552/2004/EK rendelet 5. cikkében említett megfelelési és alkalmazhatósági értékeléssel, illetve az 552/2004/EK rendelet 6. cikkében említett ellenőrzéssel kapcsolatos feladatok elvégzésére jelöltek ki, és megadják az egyes szervezetek hatásköreit és Bizottságtól kapott azonosító számát.
8. cikk, (2) bekezdés	B.4.8.2	A	A bejelentendő szervezetek értékelésére a szerződő feleknek az 552/2004/EK rendelet V. mellékletében előírt kritériumokat kell alkalmazniuk. A vonatkozó európai szabványokban előírt értékelési kritériumoknak megfelelő szervek úgy tekinthetők, hogy megfelelnek az említett kritériumoknak.
8. cikk, (3) bekezdés + V. melléklet	B.4.8.3	A	A szerződő feleknek vissza kell vonniuk az olyan bejelentett szervezetekről tett értesítést, amelyek már nem teljesítik az 552/2004/EK rendelet V. mellékletében előírt kritériumokat. Erről haladéktalanul tájékoztatják a vegyes bizottságot.
8. cikk, (4) bekezdés	B.4.8.4	A	Az 552/2004/EK rendelet 8. cikkének (1), (2) és (3) bekezdésében említett követelmények sérelme nélkül a szerződő felek határozhatnak úgy, hogy a léginavigációs-szolgálati rendelet 3. cikkével összhangban elismert szervezetet jelölnek ki bejelentett szervezetnek.

B.5: Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről módosította: az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1108/2009/EK rendelete a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
3. cikk	B.5.3.1	A	Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 3. cikkének da), e), f), g), q), r), s) pontjában szereplő fogalom meghatározásokat alkalmazni kell az e mellékletben rögzített említett előírásokhoz és szabályozási követelményekhez kapcsolódó feltételeknek és követelményeknek. A tagállamokra vonatkozó utalásokat a szerződő felekre való utalásokként kell értelmezni.
8b. cikk, (1) bekezdés	B.5.8b.1	A	Az ATM/ANS-t az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek megfelelően kell biztosítani.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
8b. cikk, (2) bekezdés	B.5.8b.2	A	Az ATM/ANS-szolgáltatóknak az 1035/2011/EU rendeletnek és az alkalmazandó nemzeti jogszabályoknak megfelelő engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedélyt ki kell adni, ha a szolgáltató bizonyította, hogy képes a szolgáltatói jogosultságaival járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkezik a szolgáltató felelősségi körének teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni a szolgáltató jogosultságait és a nyújtott szolgáltatás érvényességi területét.
8b. cikk, (3) bekezdés	B.5.8b.3	A	A B.5.8b.2. előirástól eltérve a tagállamok határozhatnak úgy, hogy engedélyezik azt, hogy a repüléstájékoztató szolgálatok nyilatkozhassanak arról, hogy képesek-e a kötelezettségeiknek megfelelni, és rendelkeznek a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó feladataik elvégzéséhez szükséges eszközökkel.
8b. cikk, (4) bekezdés	B.5.8b.4	B	A B.5.8b.6. előírásban említett intézkedések előírhatnak engedélyezési követelményeket a biztonság szempontjából kritikus ATM/ANS-rendszerek és -rendszerlemek tervezésében, gyártásában vagy karbantartásában érintett szervezetek számára. Az engedélyt ki kell adni e szervezetek számára, ha bizonyították, hogy képesek a jogosultságaikkal járó kötelezettségeknek megfelelni, és rendelkeznek a felelősségi körük teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal. Az engedélyben meg kell határozni az abban biztosított jogosultságokat.
8b. cikk, (5) bekezdés	B.5.8b.5	A	A B.5.8b.6. előírásban említett intézkedések előírhatnak az engedélyezésre vagy pedig az ATM/ANS szolgáltatója általi jóváhagyásra vonatkozó követelményeket a biztonság szempontjából kritikus ATM/ANS-rendszerek és -rendszerlemek tekintetében. E rendszerek és rendszerlemek engedélyét vagy jóváhagyását ki kell adni, ha a kérelmező bizonyította, hogy a rendszerek és rendszerlemek megfelelnek a B.5.8b.1. előírásban említett alapvető követelmények teljesítését biztosító részletes előírásoknak.
8b. cikk, (6) bekezdés	B.5.8b.6	A	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 8b. cikke (6) bekezdésében említett, az ATM/ANS-re vonatkozó végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.
8c. cikk, (1) bekezdés	B.5.8c.1	A	A légiforgalmi irányítóknak, illetve az ő képzésükben, vizsgáztatásukban, ellenőrzésükben és egészségügyi értékelésükben részt vevő személyeknek és szervezeteknek meg kell felelniük az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében foglalt követelményeknek.
8c. cikk, (2) bekezdés	B.5.8c.2	A	A légiforgalmi irányítóknak rendelkezniük kell a szolgálati tevékenységüknek megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel.
8c. cikk, (3) bekezdés	B.5.8c.3	A	A B.5.8c.2. előírásban említett szakszolgálati engedély kizárólag akkor adható ki, ha a szakszolgálati engedély kérelmezője bizonyítja, hogy megfelel az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében meghatározott elméleti ismeretekkel, gyakorlati képességekkel, nyelvismerettel és szakmai tapasztalattal kapcsolatos alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása céljából hozott szabályoknak.
8c. cikk, (4) bekezdés	B.5.8c.4	A	A B.5.8c.2 (2) bekezdésben említett orvosi minősítés kizárólag akkor adható ki, ha a légiforgalmi irányító megfelel az egészségügyi alkalmasság tekintetében az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítására hozott szabályoknak. Az orvosi minősítést repülőorvos-szakértők vagy repülőorvosi központok állíthatják ki.
8c. cikk, (5) bekezdés	B.5.8c.5	A	A szakszolgálati engedélyben és az orvosi minősítésben fel kell tüntetni a légiforgalmi irányító jogosultságait, és az említett engedély, illetve minősítés érvényességét.
8c. cikk, (6) bekezdés	B.5.8c.6	A	Engedély kiállításával kell elismerni a légiforgalmi irányítók képzését végző szervezetek, repülőorvos szakértők és a repülőorvosi központok azon képességét, amely a szakszolgálati engedélyek és orvosi minősítések kiállításával kapcsolatos kiváltságaikhoz kötődő kötelezettségeik teljesítésére vonatkozik.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Kategória (a IV. melléklet B. részének A. vagy B. szakasza)	Előírás
8c. cikk, (7) bekezdés	B.5.8c.7	A	A légiforgalmi irányítók képzését végző szervezeteknek, repülőorvos szakértőknek és repülőorvosi központoknak engedélyt kell kiadni, ha azok bizonyították, hogy eleget tesznek az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak. Az engedélyben fel kell tüntetni az engedély által biztosított jogosultságokat.
8c. cikk, (8) bekezdés	B.5.8c.8	A	A gyakorlati képzést tartó vagy a légiforgalmi irányítók képességeit értékelő személyeknek engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedély akkor állítható ki, ha az érintett személy bizonyította, hogy eleget tesz az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében meghatározott szabályoknak. Az engedélyben fel kell tüntetni az engedély által biztosított jogosultságokat.
8c. cikk, (9) bekezdés	B.5.8c.9	A	A repülésszimulációs oktató eszközöknek meg kell felelniük az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletében foglalt vonatkozó alapvető követelményeknek.
8c. cikk, (10) bekezdés	B.5.8c.10	A/B ⁽¹⁾	Az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás IV. mellékletében felsorolt, az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet 8b. cikke (10) bekezdésében említett végrehajtási szabályokat alkalmazni kell.
Vb. melléklet, (1)	B.5.Vb.1	A	a) Valamennyi léggépjárművet – kivéve a 216/2008/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő léggépjárműveket – a repülés minden szakaszában és a repülőter mozgási területén a közös általános üzemben tartási szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott valamennyi eljárásnak megfelelően kell üzemben tartani. b) Az összes léggépjárművet – kivéve a 216/2008/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő léggépjárműveket – fel kell szerelni a szükséges alkotórészekkel, és ezeknek megfelelően kell üzemben tartani. Az ATM/ANS- rendszerben használt alkotórészeknek meg kell felelniük továbbá az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb mellékletének 3. pontjában meghatározott követelményeknek.
Vb. melléklet, (2)	B.5.Vb.2	A	Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletének 2. pontjában meghatározott alapvető követelményeket alkalmazni kell.
Vb. melléklet, (3)	B.5.Vb.3	A	Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletének 3. pontjában meghatározott alapvető követelményeket alkalmazni kell.
Vb. melléklet, (4)	B.5. Vb.4	A/B ⁽¹⁾	Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletének 4. pontjában meghatározott alapvető követelményeket alkalmazni kell.
Vb. melléklet, (5)	B.5.Vb.5	A	Az 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelet Vb. mellékletének 5. pontjában meghatározott alapvető követelményeket alkalmazni kell.

⁽¹⁾ Az ICAO-szabványokból és javasolt gyakorlatokból eredő rendelkezések az „A” kategóriába tartoznak. Az összes többi rendelkezés a „B” kategóriába tartozik.

C. RÉSZ: Környezetvédelem

C.1: A 2002/30/EK irányelv a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
3. cikk	C.1.3.1	A szerződő felek gondoskodnak olyan, hatáskörrel felruházott hatóságok létrehozásáról, amelyek feladata a repülőtereken a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetése.
4. cikk	C.1.4.1	A szerződő felek kiegyensúlyozott megközelítést fogadnak el a területükön található repülőterek zajproblémáinak kezelésére. A zajcsökkentési intézkedések között gazdasági ösztönzők bevezetését is fontolóra vehetik.
	C.1.4.2	Az üzemeltetési korlátozások bevezetésének mérlegelésekor az illetékes hatóságok figyelembe veszik a különféle lehetséges intézkedések valószínű költségeit és előnyeit, valamint az egyes repülőterek adottságait.
	C.1.4.3	Az irányelv értelmében hozott intézkedések, illetve intézkedések rendszere legfeljebb az adott repülőterre megállapított környezetvédelmi cél elérésének érdekében szükséges mértékig jelenthet korlátozást. Az intézkedések nem lehetnek megkülönböztető jellegűek a légi fuvarozó vagy a repülőgépgyártó nemzetiségét vagy személyazonosságát illetően.
	C.1.4.4	A teljesítményalapú üzemeltetési korlátozások alapjául a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. mellékletének 1. kötetében foglaltaknak megfelelően végrehajtott tanúsítási eljárásban meghatározottak szerint az adott légi jármű zajmutatói szolgálnak.
5. cikk + II. melléklet (1–3)	C.1.5.1	Az üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó döntés mérlegelésekor a célszerűségnek és a lehetőségeknek megfelelően figyelembe kell venni a tervezett üzemeltetési korlátozásokra és az adott repülőter sajátosságaira vonatkozó, a 2002/30/EK irányelv II. mellékletének 1–3. pontjában meghatározott információkat.
7. cikk	C.1.7.1	Az üzemeltetési korlátozások mérlegelésére vonatkozó szabályok nem alkalmazhatók az alábbiakra: a) az ezen előírás hatálybalépésekor már hatályos, a vegyes bizottság által az EU–Izrael euromediterrán légiközlekedési megállapodás II. mellékletének 5. pontja szerint jóváhagyott üzemeltetési korlátozások; b) a részleges üzemeltetési korlátozások olyan kisebb technikai változtatásai, amelyeknek nincs lényeges költségkihatásuk a légitársaságok üzemeltetői számára egyik repülőterén sem, és amelyeket az ezen előírás fentiek szerinti hatálybalépését követően vezetnek be.
9. cikk	C.1.9.1	Az alábbiakban felsorolt egyedi esetekben a szerződő felek a területükön található repülőtereken engedélyezhetik az légi járművek olyan eseti üzemeltetését, amelyre a 2002/30/EK irányelv más rendelkezései alapján nem kerülhetne sor: a) olyan légi járművek esetében, amelyek eseti repülése annyira kivételes jellegű, hogy ésszerűtlen lenne megtagadni az átmeneti mentesség megadását; b) árbevétellel nem járó, a légi járművek átalakításának, javításának és karbantartásának célját szolgáló repülések esetében.
10. cikk	C.1.10.1	A szerződő felek az üzemeltetési korlátozások alkalmazása érdekében biztosítják, hogy az érdekelt felek között az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően konzultációs eljárásokat hozzanak létre.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
11. cikk	C.1.11.1	A szerződő felek haladéktalanul tájékoztatják egymást, ha úgy döntenek, hogy a területükön található repülőterek valamelyikén új üzemeltetési korlátozásokat vezetnek be.
12. cikk	C.1.12.1	A szerződő felek nemzeti jogszabályaikkal és eljárásaikkal összhangban biztosítják az üzemeltetési korlátozásokkal szembeni fellebbezés jogát olyan fellebbezési testületnél, amely nem azonos azzal a hatósággal, amelyik a vitatott döntést meghozta.
II. melléklet, (1–3)		A C.1.5.1. előírásban említett adatok.

C.2: A 2006/93/EK irányelv a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függeléke 1. kötete II. részének 3. fejezete hatálya alá tartozó légi járművek üzemeltetésének szabályozásáról

Cikk	Az előírás száma	Előírás
1. cikk	C.2.1.1	Alkalmazási terület: a) azon légi járművek, amelyek maximális felszállótömege legalább 34 000 kg; vagy b) azon légi járművek, amelyek engedélyezett maximális befogadóképessége több mint tizenkilenc utasülőhely.
2. cikk	C.2.2.2	A szubszonikus sugárhajtású polgári légi járműveknek meg kell felelniük az egyezmény 16. függeléke 1. kötete II. része 3. fejezetében meghatározott szabványoknak.
3. cikk	C.2.3.1	A szubszonikus sugárhajtású polgári légi járművek tekintetében az egyezmény 16. függeléke 1. kötete II. része 3. fejezetében meghatározott szabványoknak megfelelő üzemeltetés követelménye alól az alábbi esetekben adható mentesség: a) történelmi jelentőségű légi járművek; b) olyan légi járművek ideiglenes használata, amelyek üzemeltetése olyan kivételes természetű, hogy az ideiglenes mentesség megtagadása indokolatlan lenne; és c) olyan légi járművek, amelyek nem üzleti célú repülés átalakítás, javítás vagy karbantartás célját szolgálja.
3. cikk	C.2.3.2	A szerződő felek kötelesek tájékoztatni a többi szerződő fél illetékes hatóságait a történelmi jelentőségű légi járművek tekintetében adott mentességekről. Minden szerződő fél köteles elismerni egy másik többi szerződő fél az utóbbi lajstromában szereplő légi járművekre vonatkozóan megadott mentességet.
5. cikk	C.2.5.1	A tagállamok megállapítják a 2006/93/EK irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó végrehajtási intézkedéseket, és mindent megtesznek ezen intézkedések végrehajtásának biztosítása érdekében. Az intézkedéseknek hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

D. RÉSZ: A légi fuvarozók felelőssége

D.1: A Tanács 1997. október 9-i 2027/97/EK rendelete a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről módosította a 889/2002/EK rendelet

Cikk	Az előírás száma	Előírás
2. cikk, (1) bekezdés, a) pont, 2. cikk, (1) bekezdés, c)–g) pont	D.1.2.1	A légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségével kapcsolatos, az e mellékletben rögzített követelményekre és előírásokra a 2. cikkben szereplő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni.

Cikk	Az előírás száma	Előírás
3. cikk	D.1.3.1	A szerződő feleknek alkalmazniuk kell az 1999. évi Montreali Egyezményt, többek között a belföldi járatokra.
5. cikk	D.1.5.1	A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy a légi fuvarozók a kártérítésre jogosult természetes személyek részére az elszenvedett nehézségekkel arányos összegű előleget fizessenek, amely alkalmas a közvetlen anyagi szükségletek kielégítésére.
6. cikk	D.1.6.1	A szerződő felek gondoskodnak arról, hogy minden légi fuvarozó valamennyi értékesítési helyen összefoglalót bocsásson az utasok rendelkezésére az utasok és poggyászaik felelősségét szabályozó fő rendelkezésekről.

E. RÉSZ: A fogyasztók jogai

E.1: A 90/314/EGK irányelv a szervezett utazási formákról

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
1. cikk	E.1.1.1	A cél közelíteni a szerződő feleknek a szerződő felek területén értékesített vagy értékesítésre kínált szervezett utazási formákra vonatkozó törvényeit, rendeleteit és közigazgatási rendelkezéseit.
2. cikk	E.1.2.1	A szervezett utazási formákra vonatkozó, e melléklet szerinti előírásokra és követelményekre a 90/314/EGK irányelv 2. cikkében szereplő fogalom meghatározásokat – szükség szerint és értelemszerűen – kell alkalmazni. E melléklet alkalmazásában a „szervezett utazási forma” fogalom meghatározása az alábbi: „szervezett utazási forma”: az alábbiak közül legalább két tényező előre szervezett kombinációja, amennyiben azokat egy összesített áron értékesítik vagy értékesítésre kínálják: a) utaztatás; b) szállás; c) az utaztatáshoz vagy a szálláshoz nem közvetlenül kapcsolódó egyéb idegenforgalmi szolgáltatások, amelyek a szervezett utazási forma jelentős részét teszik ki. A szervezett utazási forma különböző tényezőinek külön számlázása nem mentesíti a szervezőt vagy a közvetítőt az e mellékletben meghatározott kötelezettségek alól;
3. cikk	E.1.3.1	A szervező vagy a közvetítő teljes körű és pontos információkkal köteles szolgálni. Amennyiben tájékoztató füzetet bocsátanak a fogyasztó rendelkezésére, abban olvasható, érthető és pontos megfogalmazásban kell feltüntetni mind az árat, mind az alábbiakra vonatkozó információkat: a) az úti célt és az utazási eszközt, annak jellemzőit és kategóriáját; b) a szállás típusát, annak elhelyezkedését, kategóriáját vagy komfortfokozatát és főbb jellemzőit, engedélyét és idegenforgalmi besorolását; c) az árban foglalt étkezéseket; d) az útvonalat; e) az általános útlevel- és vízumelőírásokat, valamint az utazással és az ott tartózkodással kapcsolatos egészségügyi előírásokat; f) a foglaláskor fizetendő teljes összeget vagy az ár befizetendő százalékát, és az egyenleg kifizetésének ütemezését; g) azt, hogy a szervezett utazási forma minimális utasszámhoz van-e kötve, és amennyiben igen, azt a határidőt, amelyen belül az utasokat az út törléséről értesíteni kell.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
		<p>A tájékoztatóban szereplő adatok kötelező érvényűek, kivéve:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ha a fogyasztót a szerződés megkötése előtt világosan tájékoztatták az adatokban bekövetkezett változásokról; és a tájékoztató füzet kifejezett utalást tesz ennek lehetőségére, — ha a változások később, a szerződő felek közötti megállapodás alapján következnek be.
4. cikk, (1) bekezdés, 4. cikk, (2) bekezdés	E.1.4.1	<p>A szervező és/vagy a közvetítő írásban vagy egyéb megfelelő módon a szerződés megkötése előtt általános információval látja el a fogyasztót a vonatkozó útlevel- és vízumelőírásokról, és különösen azok beszerzésének időtartamairól, valamint az utazással és az ott tartózkodással kapcsolatos egészségügyi előírásokról;</p> <p>A szervező és/vagy a közvetítő írásban vagy egyéb megfelelő módon, az utazás megkezdése előtt megfelelő időben a fogyasztót az alábbi információkkal látja el:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. a közbelső megálló és a csatlakozások ideje és helye, valamint az utas által elfoglalható helyre vonatkozó részletek, pl. hajón kabin vagy hálóhely, vonaton hálókocsi; ii. a szervező és/vagy a közvetítő helyi képviselőjének neve, címe és telefonszáma, vagy amennyiben ilyen nincs, azon helyi ügynökségek adatai, amelyekről a fogyasztó probléma esetén segítséget kérhet. <p>Ha ilyen képviselvek vagy ügynökségek nincsenek, a fogyasztót minden esetben el kell látni egy segélykérő telefonszámmal vagy olyan információval, amely lehetővé teszi számára, hogy kapcsolatba lépjen a szervezővel és/vagy a közvetítővel;</p> <ol style="list-style-type: none"> iii. amennyiben kiskorúak külföldi útjáról vagy tartózkodásáról van szó, olyan információ, amely lehetővé teszi közvetlen kapcsolat létesítését a gyermekkel vagy a gyermek tartózkodási helyén egy felelős személlyel; <p>Az egyes szervezett utazási formától függően a szerződésnek legalább az alábbiakban felsorolt, a szervezett utazás szempontjából releváns elemeket tartalmaznia kell:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) úti cél(ok) és amennyiben az utazás ott tartózkodást is magába foglal, annak időtartama, időpontokkal együtt; b) utazási eszköz, annak jellemzői és kategóriája, az indulás és az érkezés, időpontja, ideje és az indulási és érkezési pontok; c) amennyiben a szervezett utazási forma szállást is magában foglal, annak helye, idegenforgalmi kategóriája vagy komfortfokozata, főbb jellemzői, információ arról, hogy mennyire felel meg az érintett fogadó tagállam szabályainak, valamint az árban foglalt étkezéseket; d) az, hogy a szervezett utazási forma minimális utasszámhoz van-e kötve, és amennyiben igen, azt a határidőt, amelyen belül a fogyasztókat az út törléséről értesíteni kell; e) az útvonal; f) látogatások, kirándulások vagy egyéb szolgáltatások, amelyeket a szervezett utazási formára vonatkozó megegyezésen alapuló ár magában foglal; g) a szervező, a közvetítő és amennyiben szükséges a biztosító neve és címe; h) a szervezett utazási forma ára, az E.1.4.2. előírás szerinti ármódosítás lehetőségének jelzése, valamint bizonyos szolgáltatásokért felszámítható illetékekre, adókra vagy díjakra (repülőtéri, behajózási, kihajózási illetékek a kikötőkben és a repülőtereken, valamint az idegenforgalmi adók) vonatkozó információ, amennyiben azokat a szervezett utazási forma ára nem tartalmazza; i) a fizetés ütemezése és a fizetés módja; j) külön kérések, amelyeket a fogyasztó közölt a szervezővel vagy a közvetítővel, amikor az utat lefoglalta, és amelyet mindketten elfogadtak; k) az az időszak, amely alatt a fogyasztó panaszt tehet a szerződés nem teljesítése vagy nem megfelelő teljesítése miatt. <p>A szerződés összes feltételét írásban vagy egyéb olyan módon rögzítik, ami a fogyasztó számára érthető és hozzáférhető és azokat a fogyasztóval a szerződés megkötése előtt közlik; a fogyasztó ezeknek a feltételeknek egy példányát megkapja.</p>

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/ előírás#)	Előírás
4. cikk, (4) bekezdés	E.1.4.2	<p>A szerződésben megállapított árakat tilos módosítani, hacsak a szerződés kifejezetten nem rendelkezik az árak csökkentéséről vagy emeléséről, és pontosan meg nem határozza, hogyan kell a módosított árat kiszámítani, valamint kizárólag a következők változtatását teszi lehetővé:</p> <ul style="list-style-type: none"> — szállítási költségek, beleértve az üzemanyagköltséget, — bizonyos szolgáltatásokért felszámított illetékek, adók vagy díjak, mint pl. repülőtéri illetékek, vagy behajózási, illetve kihajózási illetékek a kikötőkben és a repülőtereken, — az adott szervezett utazási forma esetében alkalmazott átváltási árfolyamok. — szállodai költségek. <p>Egy a szerződő felek jogszabályaiban rögzítendő, a szerződésben rögzített indulási napot megelőző meghatározott időtartam alatt a szerződésben rögzített ár nem emelhető, feltéve, hogy az utas a szervezett utazás teljes árát már befizette.</p>
4. cikk, (5) bekezdés	E.1.4.3	<p>Amennyiben a szerződéses feltételekben az indulást megelőzően lényegi változás történik az utasnak joga van arra, hogy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — elálljon a szerződéstől büntetés fizetése nélkül, vagy — elfogadjon egy módosító záradékot a szerződéshez, amely meghatározza a változtatásokat és azok arra gyakorolt hatását.
4. cikk, (6) bekezdés	E.1.4.4	<p>Amennyiben valamilyen okból, de nem a fogyasztó hibájából, a szervező az indulás megállapodás szerinti időpontja előtt törli a szervezett utazást, a fogyasztónak jogában áll:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) igénybe venni egy azonos vagy magasabb minőségi szintű másik szervezett utazást, amennyiben a szervező és/vagy a közvetítő ilyet fel tud ajánlani számára. Amennyiben a felajánlott másik szervezett utazási forma az eredetinel alacsonyabb minőségi szintet képvisel, a szervező visszatéríti az árkülönbötetet a fogyasztónak; b) vagy a lehető legrövidebb időn belül, visszakapni azt a teljes összeget, amelyet a szerződés értelmében kifizetett. <p>Ilyen esetben a fogyasztót, amennyiben szükséges, a szervező vagy a közvetítő kártalanítja attól függően, hogy az érintett szerződő fél jogszabályai a szerződés nem teljesítése esetén hogyan rendelkeznek, kivéve amennyiben:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. az út törlése abból az okból történt, hogy a szervezett utazásra jelentkezett személyek száma kevesebb, mint az szükséges, és a fogyasztót az út törléséről írásban, a szervezett utazás leírásában megjelölt időtartamon belül tájékoztatták; vagy ii. az út törlése, a túlfoglalást kivéve, vis major miatt történt, azaz az eljáró fél irányításán kívül eső, szokatlan és előre nem látható körülmények miatt, amelyek következményei minden ésszerű intézkedés ellenére sem lettek volna elkerülhetőek.
4. cikk, (7) bekezdés	E.1.4.5	<p>Amennyiben az indulást követően a szerződés szerinti szolgáltatások jelentős hányadát nem biztosítják, vagy a szervező úgy érzi, hogy nem lesz képes a szolgáltatások jelentős részét teljesíteni, a fogyasztó jogosult:</p> <p>más megfelelő intézkedésekre a szervezett utazási forma folytatása érdekében anélkül, hogy többletköltség jelentkezne nála, és adott esetben az ajánlott és a nyújtott szolgáltatások közötti különbség megtérítésére.</p> <p>Amennyiben nem lehet ilyen intézkedéseket hozni, vagy ezeket a fogyasztó alapos okból nem fogadja el, a szervező, amennyiben szükséges, biztosítja a fogyasztónak külön költség nélkül a visszaszállítást az indulási helyre, vagy egy másik visszaérkezési helyre, amelyet a fogyasztó elfogad, és amennyiben szükséges, kártalanítja a fogyasztót.</p>

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
5. cikk, (1) bekezdés	E.1.5.1	A szerződő felek meghozzák a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a szervező és/vagy a közvetítő szerződő fél feleljen a fogyasztó felé a szerződéses kötelezettségek megfelelő teljesítéséért, tekintet nélkül arra, hogy ezeket a kötelezettségeket a szervező és/vagy a közvetítő, vagy más szolgáltatók teljesítik, a szervező és/vagy a közvetítő jogaira is figyelemmel.
5. cikk, (2)–(4) bekezdés	E.1.5.2	A fogyasztónak joga van arra, hogy a szerződés nem teljesítése vagy nem megfelelő teljesítése esetén kártérítést kapjon, kivéve ha teljesülnek egyes a 90/314/EGK irányelvben rögzített feltételek. A szervező és/vagy a közvetítő szerződő fél köteles azonnali segítséget nyújtani a nehéz helyzetben lévő fogyasztónak, még akkor is, ha a felmerült problémáért nem a szervező és/vagy a közvetítő szerződő, hanem a szerződés tárgyát képező szolgáltatással kapcsolatban nem álló harmadik fél felelős, és a probléma nem volt előre látható vagy elkerülhető, illetve ha az az E.1.4.4. előírás szerinti vis majornak, vagy olyan oknak tudható be, amelyet a szervező és/vagy a közvetítő szerződő vagy a szolgáltatás nyújtója bármilyen gondossággal eljárva sem láthatott előre vagy kerülhetett volna el.
6. cikk	E.1.6.1	Reklamáció esetén a szervezőnek és/vagy a közvetítőnek azonnali erőfeszítéseket kell tennie a megfelelő megoldás megtalálására.

E.3: A 261/2004/EK rendelet visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
1. cikk	E.3.1.1	Meg kell állapítani az utasokat az alábbi esetek megillető minimális jogokat: a) ha akaratok ellenére beszállásukat visszautasítják; b) ha légi járatukat törlik; c) ha légi járatuk késik.
2. cikk	E.3.2.1	Az e mellékletben meghatározott, visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapítására vonatkozó előírásokra és követelményekre az 261/2004/EK rendelet 2. cikkében szereplő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni.
3. cikk, (2)–(3) bekezdés	E.3.3.1	A szabályozási követelményeket és előírásokat azzal a feltétellel lehet alkalmazni, hogy az utas: a) megerősített helyfoglalással rendelkezik az érintett légi járaton és – a 261/2004/EK rendelet 5. cikkében említett járat törlés kivételével – utasfelvétellel jelentkezik, — a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre meghatározott módon és megjelölt időpontban, és bizonyítható, hogy az utas értesítést kapott, illetve ha nem volt időpont megjelölve, — a közzétett indulási időpont előtt legalább annyi idővel, amennyit az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályai előírnak; vagy b) arról a légi járatról, amelyre helyfoglalása volt, egy légi fuvarozó vagy utazásszervező által átirányításra került egy másik járatra, függetlenül ennek okától.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
		A szabályozási követelmények és előírások a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasokra nem alkalmazhatók. Alkalmazni kell őket azonban azokra az utasokra, akiknek jegyét egy légi fuvarozó vagy utazásszervező törzsutasprogramja vagy más kereskedelmi programja keretében adták ki.
4. cikk, (1) bekezdés	E.3.4.1	Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó okkal feltételezi, hogy el fogja utasítani a beszállást egy légi járatra, köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért cserében lemondanak helyfoglalásukról az általuk érintett utas és az üzemeltető légi fuvarozó által meghatározandó feltételek mellett. Az önként jelentkezők számára a 261/2004/EK rendelet 8. cikkével összhangban segítséget kell nyújtani. Az ilyen jellegű segítség az ezen előírásban foglaltakon felüli segítséget jelent.
4. cikk, (2) bekezdés	E.3.4.2	Amennyiben az önként jelentkező utasok száma nem elegendő ahhoz, hogy a többi helyfoglalással rendelkező utas beszálljon a légi járatra, akkor az üzemeltető légi fuvarozó az utasok beszállását akaratak ellenére visszautasíthatja.
4. cikk, (3) bekezdés	E.3.4.3	Amennyiben az utasok beszállását akaratak ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légi fuvarozó kártalanítja őket és segítséget nyújt nekik (az utas számára fel kell ajánlani a következőket: választási lehetőség a jegy árának visszatérítése és – adott esetben – a visszaszállítás között; vagy az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomásra közlekedő lehető legkorábbi másik járatra; vagy az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomásra közlekedő másik járatra, az utasnak megfelelő későbbi időpontban, a rendelkezésre álló helyek függvényében; étkezés és frissítők; két telefonhívás, fax/e-mail küldése; szükség esetén szállodai elhelyezés, valamint a repülőtér és szálloda közötti szállítás) az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályainak megfelelően.
5. cikk, (1) bekezdés	E.3.5.1	Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak a) az üzemeltető légi fuvarozó segítséget ajánl fel (i. választási lehetőség a jegy árának visszatérítése és – adott esetben – a visszaszállítás között; vagy az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomásra közlekedő lehető legkorábbi másik járatra; vagy az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett átfoglalás a célállomásra közlekedő másik járatra, az utasnak megfelelő későbbi időpontban, a rendelkezésre álló helyek függvényében; és ii. átfoglalás esetén étkezés és frissítők, két telefonhívás, fax/e-mail küldése, szükség esetén szállodai elhelyezés, valamint a repülőtér és szálloda közötti szállítás és b) az érintett utasoknak joguk van arra, hogy az üzemeltető légi fuvarozótól kártérítést kapjanak, kivéve ha a menetrend szerinti indulási időpont előtt kellő időben (az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályaiban rögzített meghatározott időszak alatt) tájékoztatást kaptak a járat törléséről, vagy később kapnak tájékoztatást, de a felajánlott átfoglalással el tudnak indulni és (az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályaiban) meghatározott időn belül (a menetrend szerinti indulási és érkezési időponthoz közeli időben) el tudnak jutni a célállomásra.
5. cikk, (2) bekezdés	E.3.5.2	A járat törlésére vonatkozó tájékoztatáskor az utasok részére magyarázatot kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.
5. cikk, (3) bekezdés	E.3.5.3	Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.
5. cikk, (4) bekezdés	E.3.5.4	A bizonyítási teher azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, hogy az utast tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták a járat törléséről, az üzemeltető légi fuvarozóra hárul.
6. cikk	E.3.6.1	Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó okkal feltételezi, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz legalább két órát késni fog, az utasok számára segítséget nyújt (étkezés és frissítők, két telefonhívás, fax/e-mail küldése); legalább öt órással késés esetén az utas választhat, hogy megvárja-e az eredeti járat indulását, vagy kéri a jegy árának visszatérítését és – adott esetben – a visszaszállítást, továbbá – amennyiben egy vagy több éjszakai ott-tartózkodásra van szükség – szállodai elhelyezést, valamint a repülőtér és szálloda közötti szállítás.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
7. cikk	E.3.7.1	<p>Amennyiben egy utas kártérítésre jogosult, annak összege:</p> <p>a) 1,250 NIS vagy 250 EUR minden 2 000 kilométeres vagy rövidebb repülőút esetében;</p> <p>b) 2,000 NIS vagy 400 EUR a 2 000–4 500 kilométeres repülőút esetében;</p> <p>c) 3,000 NIS vagy 600 EUR minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőút esetében.</p> <p>A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelyen a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.</p> <p>Ha az utas számára a célállomásra irányuló olyan másik járatra való átfoglalást ajánlják fel, amelynek érkezési ideje és az eredeti járat érkezési ideje közötti különbség nem haladja meg az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályaiban rögzítendő meghatározott időtartamot, akkor az üzemeltető légi fuvarozó a kártérítés összegét 50%-kal csökkentheti.</p> <p>A kártalanítás kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, csekkel, vagy – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvány és/vagy más szolgáltatás formájában történik.</p>
8. cikk, (3) bekezdés	E.3.8.1	<p>Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légi fuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy másik repülőtérre induló légi járatot ajánl, akkor az üzemeltető légi fuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérrel arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra.</p>
10. cikk, (1) bekezdés	E.3.10.1	<p>Amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az utast magasabb osztályon helyezi el, mint amelyre az a jegyet váltotta, akkor a légi fuvarozó nem kérheti a különbözet megfizetését.</p>
10. cikk, (2) bekezdés	E.3.10.2	<p>Amennyiben az utast alacsonyabb osztályon helyezik el, mint amelyre a jegyet váltotta, akkor az üzemeltető légi fuvarozó az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályainak megfelelően visszatéríti a megfelelő összeget.</p>
11. cikk, (1) bekezdés	E.3.11.1	<p>Az üzemeltető légi fuvarozók elsőbbséget adnak a csökkent mozgásképességű személyek, valamint az őket kísérő személyek vagy bizonyítvánnyal rendelkező vakvezető és mozgássérült-kísérő kutyák, illetve a kíséret nélkül utazó gyermekek szállításának.</p>
11. cikk, (2) bekezdés; 9. cikk, (3) bekezdés	E.3.11.2	<p>Visszautasított beszállás, járat törlése vagy késése esetén a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek jogosultak a lehető leghamarabb történő ellátásra. Az ellátás nyújtása során az üzemeltető légi fuvarozó különös figyelmet fordít a csökkent mozgásképességű személyek és az őket kísérő személyek szükségleteire, valamint a kíséret nélkül utazó gyermekek szükségleteire.</p>
12. cikk	E.3.12.1	<p>A 261/2004/EK rendeletben szereplő előírások alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A 261/2004/EK rendelet szerint nyújtott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.</p> <p>A nemzeti jog kapcsolódó elveinek és szabályainak sérelme nélkül, a fentiek nem alkalmazhatók az olyan utasokra, akik a 261/2004/EK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében önként mondtak le helyfoglalásukról.</p>
13. cikk	E.3.13.1	<p>Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy más, a 261/2004/EK rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor a rendelet rendelkezései az alkalmazandó joggal összhangban nem értelmezhetők a fuvarozó azon jogának korlátozásoként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is. A 261/2004/EK rendelet különösen az üzemeltető légi fuvarozók azon jogát nem korlátozza, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légi fuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. A rendelet rendelkezései továbbá nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légi fuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.</p>

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
14. cikk, (1) bekezdés	E.3.14.1	Az üzemeltető légi fuvarozó biztosítja, hogy az utasfelvételnél világosan olvasható és az utasok számára jól látható módon elhelyezzék a következő szöveget tartalmazó tájékoztatót: „Beszállásának visszautasítása, illetve járatának törlése vagy legalább két óras késése esetén az utasfelvételi pultnál vagy a beszálló kapunál átveheti azt az ismertetőt, amely az ön jogait tartalmazza, mindenekelőtt a kártalanítás és a segítségnyújtás tekintetében.”
14. cikk, (2) bekezdés	E.3.14.2	A beszállást visszautasító vagy egy járatot törölő üzemeltető légi fuvarozó minden érintett utasnak írásbeli tájékoztatót nyújt át, amely e rendelettel összhangban meghatározza a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait. A légi fuvarozó ezenkívül hasonló tájékoztatót ad át minden, jelentős késéssel érintett utasnak.
15. cikk	E.3.15.1	Az utasokkal szemben e rendelet szerint fennálló kötelezettségek nem korlátozhatók, illetve azok alól nem lehet mentesülni, nevezetesen a szállítási szerződésben szereplő eltérés vagy korlátozó kikötés alapján. Amennyiben azonban ilyen eltérést vagy korlátozó kikötést alkalmaznak egy utas tekintetében, vagy ha az utast nem tájékoztatják megfelelően jogairól és emiatt olyan kártalanítást fogadott el, amely elmarad attól, amelyet a 261/2004/EK rendelet előír, akkor az utas mindazonáltal jogosult az illetékes bíróság vagy szervek előtt megindítani a szükséges eljárást a pótlólagos kártalanításhoz való hozzájutás érdekében.
16. cikk	E.3.16.1	A szerződő felek gondoskodnak a 261/2004/EK rendeletből fakadó szabályozási követelmények és előírások végrehajtásáról. A végrehajtási intézkedéseknek, amelyek között polgári jogi bírósági ítéleteken alapuló végrehajtási intézkedések is lehetnek – hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

E.4: Az Európai Parlament és a Tanács 2006. július 5-i 1107/2006/EK rendelete a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
1. cikk, (1) bekezdés	E.4.1.1	Szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek védelmet kapjanak a hátrányos megkülönböztetéssel szemben, és biztosított legyen számukra a megfelelő segítségnyújtás.
2. cikk	E.4.2.1	Az 1107/2006/EK rendelet 2. cikkében szereplő fogalom meghatározásokat az e melléklet szerinti, a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogaira vonatkozó követelményekre és előírásokra alkalmazni kell.
3. cikk	E.4.3.1	A légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező fogyatékos vagy csökkent mozgásképesség okán nem tagadhatja meg fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy számára helyfoglalás kiadását vagy ilyen személy beszállását, amennyiben az érintett személy érvényes jeggyel és helyfoglalással rendelkezik.
4. cikk, (1) bekezdés	E.4.4.1	A légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező fogyatékos okán az alábbi esetekben megtagadhatja fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy számára helyfoglalás kiadását vagy ilyen személy beszállását: a) amennyiben ez nemzetközi vagy nemzeti jog által vagy az érintett légi fuvarozó légiközlekedési engedélyét kiállító hatóság által előírt biztonsági követelmények teljesítése érdekében szükséges; b) ha a légi jármű vagy ajtóinak mérete következtében a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy beszállítása vagy szállítása fizikailag lehetetlen. Amennyiben a helyfoglalás elutasításának alapja az a) vagy b) pont szerinti indok, a légi fuvarozó, annak képviselője vagy az utazásszervező a lehetséges mértékben mindent meg kell, hogy tegyen azért, hogy az érintett személy számára elfogadható alternatív lehetőséget ajánljon fel.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
		Az olyan fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személy számára, akinek beszállítását fogyatékosága vagy csökkent mozgásképessége miatt tagadták meg – valamint az ilyen személy kísérője számára –, a 261/2004/EK rendelet 8. cikke értelmében a jegy árának visszatérítését vagy átfoglalást kell felajánlani. A visszaszállítás vagy átfoglalás közötti választás joga valamennyi biztonsági követelmény teljesülésétől függően gyakorolható.
4. cikk, (2) bekezdés	E.4.4.2	Amennyiben ez nemzetközi vagy nemzeti jog által vagy az érintett légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét kiállító hatóság által előírt biztonsági követelmények teljesítése érdekében szükséges, a légi fuvarozó, annak képviselője vagy az utazásszervező előírhatja, hogy a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyt az utazás során egy másik személy kísérje, aki képes a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyt igényei szerint segíteni.
4. cikk, (3) bekezdés	E.4.4.3	A légi fuvarozó vagy képviselője köteles tájékoztatni az utasokat a fogyatékkal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek fuvarozása során alkalmazott biztonsági szabályokat, valamint a fuvarozásukra vagy mozgást segítő berendezéseik fuvarozására vonatkozó, a légijármű mérete miatt szükséges korlátozásokat. Az utazásszervező ezeket a biztonsági szabályokat és korlátozásokat köteles rendelkezésre bocsátani mindazon repülőjáratok vonatkozásában, amelyek az általa szervezett, értékesített vagy értékesítésre felkínált szervezett utazási formákban szerepelnek.
4. cikk, (4) bekezdés	E.4.4.4	Ha a légi fuvarozó, annak képviselője vagy az utazásszervező él az E.4.4.1. vagy az E.4.4.2. előírásban foglalt lehetőséggel, akkor a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyt haladéktalanul tájékoztatnia kell ennek indokáról. Kérésre a légi fuvarozó, annak képviselője vagy az utazásszervező a kérést követően köteles a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyt írásban tájékoztatni ezen indokokról; a tájékoztatást a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteinek figyelembevételével, az érintett szerződő fél vonatkozó jogszabályaiban rögzítendő, minél rövidebb, meghatározott időn belül kell megtenni.
5. cikk, (1)–(2) bekezdés	E.4.5.1	A repülőtér vezetése a helyi adottságok figyelembevételével a repülőtér területén belül vagy a repülőtér vezetésének közvetlen ellenőrzése alatt álló helyen, mind a terminálpépületeken belül, mind azokon kívül kijelöli azokat az érkezési és távozási pontokat, amelyek a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek nehézség nélkül bejelenthetik érkezésüket a repülőtérre, és kérhetik a segítségnyújtást. Az érkezési és távozási pontokat egyértelmű jelzéssel kell ellátni, és azoknak – érthető formában – alapvető információval kell szolgálniuk a repülőtérrel.
6. cikk, (1) bekezdés	E.4.6.1	A légi fuvarozók, képviselőik és az utazásszervezők kötelesek minden szükséges intézkedést megtenni annak érdekében, hogy a szerződő feleknek a Szerződés hatálya alá tartozó területen található valamennyi értékesítési pontjukon – beleértve a telefonos és internetes értékesítést is – fogadják a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek segítségnyújtási igényeire vonatkozó bejelentéseket.
6. cikk, (2)–(3) bekezdés	E.4.6.2	Ha a légi fuvarozó, annak képviselője vagy az utazásszervező segítségnyújtási igényre vonatkozó előzetes bejelentést kap, a vonatkozó információt a járat közzétett indulási időpontja előtt legalább 36 órával továbbítja a következőknek: a) az indulási, érkezési és átszállási repülőterek vezetésének; valamint b) az üzemeltető légi fuvarozónak, ha a helyfoglalás nem az adott légi fuvarozónál történt, kivéve, ha az üzemeltető légi fuvarozó adatai nem ismertek a bejelentés időpontjában, amely esetben az információt az első lehetséges alkalommal kell továbbítani. Az „előzetes bejelentés” pontos meghatározását és jellemzőit a szerződő felek vonatkozó szabályozásaiban és eljárásaiban kell rögzíteni.
6. cikk, (4) bekezdés + I. melléklet		Amennyiben a rendeltetési repülőtér a szerződő felek területén található, akkor a repülőjárat indulását követően az üzemeltető légi fuvarozó a lehető leghamarabb tájékoztatja a rendeltetési repülőtér vezetését arról, hogy az adott járaton hány olyan fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy utazik, aki az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségre igényt tart, és azoknak milyen jellegű segítségre van szüksége.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
7. cikk, (1) bekezdés	E.4.7.1	Amikor a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személy légi úton való utazás céljából megérkezik a repülőtérre, a repülőtér vezetése köteles gondoskodni az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségnyújtás biztosításáról oly módon, hogy az érintett személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik, amennyiben az érintett személy előzetesen bejelentette segítségnyújtással kapcsolatos egyéni igényeit az érintett légi fuvarozónak, annak képviselőjének vagy az utazásszervezőnek. Amennyiben az oda- és visszaútra vonatkozó szerződést ugyanazon légi fuvarozónál kötötték, a bejelentés kiterjed a visszautazáshoz igénybe vett járatra is. Az „előzetes bejelentés” pontos meghatározását és jellemzőit a szerződő felek vonatkozó szabályozásaiban és eljárásaiban kell rögzíteni.
7. cikk, (2) bekezdés	E.4.7.2	Amikor elismert vezetőkutya alkalmazására van szükség, a kutyának is helyet kell biztosítani, amennyiben erről értesítették a légi fuvarozót, annak képviselőjét vagy az utazásszervezőt a vezetőkutya légijárműveken történő szállítására alkalmazandó nemzeti előírásoknak megfelelően, ha ilyen előírások léteznek.
7. cikk, (3) bekezdés	E.4.7.3	A vonatkozó nemzeti jogszabályok szerinti bejelentés hiányában a repülőtér vezetése köteles minden ésszerűen elvárható lépést megtenni annak érdekében, hogy a segítségnyújtást oly módon biztosítsa, hogy az érintett személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik.
7. cikk, (4) bekezdés	E.4.7.4	Az E.4.7.1. előírás rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha: a) az érintett személy időben bejelentkezik utasfelvételtre, b) az érintett személy időben megérkezik az E.4.5.1. előírással összhangban kijelölt pontra a repülőtér határán belül. Az „időben” kifejezés pontos meghatározását és tartalmát a szerződő felek vonatkozó szabályozásaiban és eljárásaiban kell rögzíteni.
7. cikk, (5) bekezdés	E.4.7.5	Ha a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személy a szerződő felek területén fekvő repülőtéren átszáll, vagy őt a légi fuvarozó vagy az utazásszervező másik repülőjáratra irányítja át arról a repülőjáratról, amelyre helyfoglalással rendelkezik, a repülőtér vezetése felelős azért, hogy az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségnyújtást oly módon biztosítsa, hogy az érintett személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik.
7. cikk, (6)–(7) bekezdés	E.4.7.6	A fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személynek a szerződő felek területén fekvő repülőtérre légi úton történő érkezésekor a repülőtér vezetése felelős az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségnyújtás biztosításáért oly módon, hogy az érintett személy eljuthasson az E.4.5.1. előírásban meghatározott repülőtéri távozási pontra. A segítségnyújtásnak a lehető legteljesebb mértékben meg kell felelnie az utas egyéni igényeinek.
8. cikk	E.4.8.1	A repülőtér vezetése felelős az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségnyújtás biztosításáért, anélkül hogy további díjat számolna fel a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek esetében. A vezetés maga is biztosíthat ilyen segítségnyújtást. Ehelyett lehetősége van arra is, hogy – a hatáskörén belül és minden esetben az E.4.9.19. előírásban említett minőségi követelményekkel összhangban – egy vagy több másik féllel szerződjön a segítségnyújtás biztosítása érdekében. A repülőtér használóival együttműködve, a repülőtér használóinak bizottságán keresztül – amennyiben ilyen bizottság létezik –, a vezetés saját kezdeményezésére vagy kérelem alapján – így például valamely légi fuvarozó kérelme alapján – köthet ilyen szerződést, figyelembe véve az érintett repülőtéren meglévő szolgáltatásokat. Az ilyen irányú kérelem elutasítását a vezetésnek írásban indokolnia kell.
9. cikk	E.4.9.1	Azon repülőterek kivételével, amelyek éves kereskedelmi utasforgalma 150 000 főnél kevesebb, a repülőtér vezetése a repülőtér használóival – a repülőtér használóinak bizottságán keresztül, ha van ilyen –, valamint a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű utasokat képviselő szervezetekkel együttműködve meghatározza az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott segítségnyújtás minőségi követelményeit, és a biztosításukhoz szükséges erőforrásokat.

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
		<p>A követelmények meghatározása során teljes mértékben figyelembe kell venni a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek közlekedésének elősegítésére vonatkozó, nemzetközileg elismert politikákat és magatartási kódexeket, különösen az ECAC csökkent mozgásképességű személyek földi kiszolgálására vonatkozó magatartási kódexét.</p> <p>A repülőtér vezetése köteles közzétenni az általa meghatározott minőségi követelményeket.</p> <p>A légi fuvarozó és a repülőtér vezetése megállapodhat, hogy a légi fuvarozó által a repülőtérre és a repülőtérrel szállított utasok számára a repülőtér vezetése az 1107/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott követelményekben előírtnál magasabb színvonalú segítségnyújtást biztosít, vagy az ott említett szolgáltatásokon túl többszolgáltatásokat is nyújt.</p>
10. cikk + II. melléklet	E.4.10.1	A légi fuvarozó az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérrel induló, oda érkező vagy ott átszálló fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára köteles minden további díj nélkül biztosítani az 1107/2006/EK rendelet II. mellékletében meghatározott segítségnyújtást, amennyiben az érintett személy megfelel az E.4.7.1., az E.4.7.2. és az E.4.7.4. előírásban meghatározott feltételeknek.
11. cikk	E.4.11.1	A légi fuvarozók és a repülőtér vezetése: a) biztosítja, hogy fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek közvetlen segítséget nyújtó személyzet valamennyi tagja, beleértve az esetleges alvállalkozók által alkalmazottakat is, rendelkezzen ismeretekkel arra vonatkozóan, hogy hogyan elégíthetők ki a különböző fogyatékkal vagy mozgáskorlátozottsággal élő személyek igényei; b) képzést biztosít a fogyatékkal élők egyenjogúságáról, és a fogyatékkal kapcsolatos tudatosság növeléséről a repülőtéren dolgozó személyzetük minden olyan tagja számára, aki közvetlenül kapcsolatba kerül az utazóközönséggel; c) biztosítja, hogy a felvétel követően minden új alkalmazott részesüljön a fogyatékkal kapcsolatos képzésben, valamint hogy adott esetben a személyzet tagjai ismeretfrissítő képzéseken vegyenek részt.
12. cikk	E.4.12.1	Ha a repülőtéri kezelés vagy légijármű fedélzetén történő szállítás során kerekés székek, egyéb, mozgást segítő berendezések vagy segítő eszközök elvesznek vagy megrongálódnak, az utast, akihez ezek az eszközök tartoznak, kártérítésben kell részesíteni, összhangban a nemzetközi és nemzeti jogi előírásokkal.
13. cikk	E.4.13.1	A fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyekkel szemben az 1107/2006/EK rendelet szerint fennálló kötelezettségek nem korlátozhatók, és azok alól nem lehet mentesülni.
14. cikk	E.4.14.1	Minden szerződő fél kijelöl egy vagy több szervet, amely a területén található repülőterekről induló és oda érkező légi járatok tekintetében felel az 1107/2006/EK rendelet végrehajtásáért. Ezen szerv vagy szervek szükség szerint meghozza/meghozzák azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogainak tiszteletben tartását, ideértve az E.4.9. előírásban említett minőségi követelményeknek való megfelelést is. A szerződő felek tájékoztatják egymást a kijelölt szervről vagy szervekről.
15. cikk	E.4.15.1	<p>Az a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy, aki úgy véli, hogy az 1107/2006/EK rendeletet megsértették, felhívhatja a repülőtér vezetése, vagy adott esetben az érintett légi fuvarozó figyelmét az ügyre. Amennyiben a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személy igényeit ezen az úton nem elégítik ki, e rendelet vélt megsértésével kapcsolatban panasz nyújtható be az E.4.14.1. előírás szerint kijelölt szervnek vagy szerveknek.</p> <p>A szerződő felek intézkedéseket tesznek a fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek tájékoztatására az őket az 1107/2006/EK rendelet alapján megillető jogokról és a kijelölt szervhez vagy szervekhez benyújtható panasz lehetőségéről.</p>

Cikk	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
16. cikk	E.4.16.1	A szerződő felek megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A szerződő felek – egymás kérésére – értesítik egymást a másik félre kiszabható szankciókra vonatkozó rendelkezésekről.

F. RÉSZ:

F.1: A Tanács 2000. november 27-i 2000/79/EK irányelve az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról

A melléklet szakasza	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
1	F.1.1.1	Az e mellékletben szereplő előírásokat és követelményeket a polgári repülésben dolgozó utazó személyzet munkaidejére alkalmazni kell.
2	F.1.2.1	A polgári repülésben dolgozó utazó személyzet munkaidejére vonatkozó, az e mellékletben rögzített előírásokra és követelményekre a 2000/79/EGK tanácsi irányelve 2. szakaszában szereplő fogalom meghatározásokat – szükség szerint és értelemszerűen – alkalmazni kell.
3(1)	F.1.3.1	A polgári repülésben dolgozó repülő személyzet legalább négyhetes éves fizetett szabadságra jogosult, a nemzeti jog és/vagy gyakorlat által az ilyen szabadságra való jogosultság és ennek megadása feltételeinek megfelelően. A polgári repülésben dolgozó utaskísérő személyzet a szerződő felek vonatkozó jogszabályaival összhangban jogosult éves fizetett szabadságra jogosult.
4(1a)	F.1.4.1	A polgári repülésben dolgozó utazó személyzet ingyenes egészségügyi vizsgálatra jogosult a kinevezés előtt és azt követően rendszeres időközökben.
4(1b)	F.1.4.2	A polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalót, ha az éjszakai munkavégzéssel összefüggő egészségügyi problémáktól szenved, lehetőség szerint, olyan utazó vagy utazással nem járó nappali munkára helyezik át, amelyre alkalmas.
4(2)	F.1.4.3	Az ingyenes egészségügyi vizsgálatra az orvosi titoktartás szabályai vonatkoznak.
4(3)	F.1.4.4	Az ingyenes egészségügyi vizsgálat a nemzeti egészségügyi rendszer keretében is elvégezhető.
5(1)	F.1.5.1	A polgári repülésben dolgozó utazó személyzetet a munka jellegének megfelelő biztonsági és egészségügyi védelem illeti meg.
5(2)	F.1.5.2	A polgári repülésben dolgozó utazó személyzet biztonsága és egészsége tekintetében mindenkor megfelelő védelmi és megelőző szolgáltatások vagy eszközök állnak rendelkezésre.
6	F.1.6.1	Megfelelő intézkedéseket hoznak annak érdekében, hogy ha munkaadó a munkát egy bizonyos mintának megfelelően kívánja megszervezni, akkor vegye figyelembe azt az általános elvet, hogy a munkát a munkavállalóhoz kell igazítani.

A melléklet szakasza	Az előírás száma (Rész/jogszabály#/cikk#/előírás#)	Előírás
7	F.1.7.1	Az illetékes hatóságokat, azok kérésére, tájékoztatják a polgári repülésben dolgozó utazó személyzet sajátos munkaritmusáról.
8(1)	F.1.8.1	A munkaidőt a szerződő felek által a jövőben elfogadandó, a repüléssel töltött szolgálati idő korlátozásokról és pihenőidő szabályozásról szóló jogszabályok sérelme nélkül, és a vonatkozó nemzeti joggal együtt kell megvizsgálni, és valamennyi kapcsolódó kérdésben figyelembe kell venni.
8(2)	F.1.8.2	A blokkidő maximálisan 900 munkóra lehet. E célból a „blokkidő” az az idő, amely alatt az utazó személyzet (a hajózó személyzet esetében) a pilótafülkében, (az utaskísérő személyzet esetében) az utastérben tartózkodik, a légi járműnek a parkolóhelyről felszállási céllal való elmozdulásától a kijelölt parkolóhelyre történő eljutásáig, és az összes hajtómű leállításáig. Az ezen előírásban meghatározott számszerűsített adattól való, a hajózó személyzet esetében 15%-os, az utaskísérő személyzet esetében 20%-os eltérés egyenértékű előírásnak minősül.
8(3)	F.1.8.3	A maximális éves munkaidő az év során olyan egyenletesen kerül elosztásra, amennyire csak lehetséges.
9	F.1.9.1	<p>A polgári repülésben dolgozó utazó személyzet számára előzetesen közölt, szolgálatól és készenléttől mentes napokat biztosítanak, a következők szerint:</p> <p>a) naptári hónaponként legalább 7 napot, amely magában foglalhatja a jog által előírt pihenőidőket is; valamint</p> <p>b) naptári évenként legalább 96 napot, amely magában foglalhatja a jog által előírt pihenőidőket is.</p> <p>Az ezen előírásban meghatározott számszerűsített adattól való 20%-os eltérés egyenértékű előírásnak minősül.</p>