



MAGYARORSZÁG HIVATALOS LAPJA  
2022. július 7., csütörtök

## Tartalomjegyzék

<b>2022. évi XII. törvény</b>	Az egyrészről az Európai Unió és tagállamai, és másrészről az Örmény Köztársaság között a közös légtér létrehozásáról szóló megállapodás kihirdetéséről	4236
14/2022. (VII. 7.) AB határozat	A hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenességének megállapításáról és megsemmisítéséről, illetve a megsemmisített szövegrész alkalmazásával érintett szabálysértési eljárások felülvizsgálatának elrendeléséről	4270
202/2022. (VII. 7.) KE határozat	Legfőbb ügyész helyettesének kinevezéséről	4284
203/2022. (VII. 7.) KE határozat	Büntetés-végrehajtási dandártábornok szolgálati jogviszonya megszűnésének megállapításáról	4284
204/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírák felmentéséről	4285
205/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírák kinevezéséről	4285
206/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírói kinevezés meghosszabbításáról	4286
207/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírák kinevezéséről	4286
208/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírói felmentésről	4287
209/2022. (VII. 7.) KE határozat	Bírói felmentésről	4287

## II. Törvények

### 2022. évi XII. törvény

#### az egyrészről az Európai Unió és tagállamai, és másrészről az Örmény Köztársaság között a közös légtér létrehozásáról szóló megállapodás kihirdetéséről\*

- 1. §** Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad az egyrészről az Európai Unió és tagállamai, másrészről az Örmény Köztársaság között a közös légtér létrehozásáról szóló megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.
- 2. §** Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.
- 3. §** A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az 1. melléklet tartalmazza.
- 4. §** Az Országgyűlés jóváhagyja a Megállapodásnak a 30. CIKK 5. bekezdésében meghatározott időponttól kezdődő ideiglenes alkalmazását.
- 5. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.  
(2) A 2. §, a 3. § és az 1. melléklet a Megállapodás 30. CIKK 5. bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.  
(3) A 4. § a Megállapodás 30. CIKK 3. bekezdésében meghatározott időpontban hatályát veszti.  
(4) A Megállapodás, a 2. §, a 3. § és az 1. melléklet hatálybalépésének naptári napját, valamint a 4. § szerinti ideiglenes alkalmazás kezdetének naptári napját és a (3) bekezdésben meghatározott időpont naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- 6. §** Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

*Kövér László s. k.,*  
az Országgyűlés elnöke

1. melléklet a 2022. évi XII. törvényhez

### MEGÁLLAPODÁS KÖZÖS LÉGTÉR LÉTREHOZÁSÁRÓL EGYRÉSZRŐL AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS TAGÁLLAMAI, ÉS MÁSRÉSZRŐL AZ ÖRMÉNY KÖZTÁRSASÁG KÖZÖTT

#### TARTALOMJEGYZÉK

1. CIKK: Célkitűzés
2. CIKK: Fogalommeghatározások
- I. CÍM: GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK
3. CIKK: Forgalmi jogok nyújtása
4. CIKK: Üzemeltetési engedély és műszaki jóváhagyás
5. CIKK: Az üzemeltetési engedély és a műszaki jóváhagyás elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása
6. CIKK: Légitársaságokba irányuló befektetések
7. CIKK: A jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek való megfelelés

\* A törvényt az Országgyűlés a 2022. június 27-i ülésnapján fogadta el.

8. CIKK: Tisztességes verseny
9. CIKK: Kereskedelmi lehetőségek
10. CIKK: Vámok és adózás
11. CIKK: Használati díjak
12. CIKK: Légi viteldíjak és fuvardíjak
13. CIKK: Statisztikák

## II. CÍM: SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

14. CIKK: Repülésbiztonság
15. CIKK: A légi közlekedés védelme
16. CIKK: Légitforgalmi szolgáltatás
17. CIKK: Környezet
18. CIKK: A légitársaságok felelőssége
19. CIKK: Fogyasztóvédelem
20. CIKK: Számítógépes helyfoglalási rendszerek
21. CIKK: Szociális szempontok

## III. CÍM: INTÉZMÉNYI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

22. CIKK: Értelmezés és végrehajtás
23. CIKK: Vegyes bizottság
24. CIKK: Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás
25. CIKK: Védintézkedések
26. CIKK: Más megállapodásokhoz való viszony
27. CIKK: Módosítások
28. CIKK: Megszűnés
29. CIKK: Nyilvántartásba vétel
30. CIKK: Hatálybalépés és ideiglenes alkalmazás
31. CIKK: Hiteles szövegek

## I. MELLÉKLET: Átmeneti rendelkezések

## II. MELLÉKLET: A polgári légi közlekedésre alkalmazandó szabályok

A BELGA KIRÁLYSÁG,  
A BOLGÁR KÖZTÁRSASÁG,  
A CSEH KÖZTÁRSASÁG,  
A DÁN KIRÁLYSÁG,  
A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,  
AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,  
ÍRORSZÁG,  
A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,  
A SPANYOL KIRÁLYSÁG,  
A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,  
A HORVÁT KÖZTÁRSASÁG,  
AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,  
A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,  
A LETT KÖZTÁRSASÁG,  
A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,  
A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,  
MAGYARORSZÁG,  
A MÁLTAI KÖZTÁRSASÁG,  
A HOLLAND KIRÁLYSÁG,  
AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,  
A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,  
A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

ROMÁNIA,  
A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,  
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,  
A FINN KÖZTÁRSASÁG,  
A SVÉD KIRÁLYSÁG,

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

és az EURÓPAI UNIÓ,  
egyrésztől,

és az ÖRMÉNY KÖZTÁRSASÁG (a továbbiakban: Örményország),  
másrésztől,

a továbbiakban együttesen: a felek,

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

FIGYELEMMEL egyrésztől az Európai Közösségek és tagállamai, másrésztől az Örmény Köztársaság között 1996. április 22-én Luxemburgban kötött partnerségi és együttműködési megállapodásra,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy olyan közös légteret (a továbbiakban: a közös légtér) hozzanak létre, amelynek célja egyenlő versenyfeltételek, megkülönböztetésmentesség és – többek között a biztonságra, a védelemre, a légiforgalmi szolgáltatásra, a piaci versenyre, a társadalmi kérdésekre és a környezetvédelemre vonatkozó – azonos szabályok betartása mellett a felek piacához való hozzáférés biztosítása,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy javítsák a légi szolgáltatásokat és előmozdítsák a megkülönböztetésmentességen és a légitársaságok közötti nyílt és tisztességes piaci versenyen alapuló nemzetközi légi közlekedési rendszer kialakítását,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a légi közlekedéshez kapcsolódó érdekeiket,

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

EGYETÉRTVE, hogy célszerű a közös légtérre vonatkozó szabályokat az Európai Unióban hatályos releváns jogszabályokra alapozni, amint azt e megállapodás II. melléklete is előírja,

FELISMERVE, hogy a közös légtérre vonatkozó szabályoknak való teljes körű megfelelés lehetővé teszi a felek számára, hogy kiaknázzák a közös légtér valamennyi előnyét, ideértve a piacokhoz való hozzáférés megnyitását, valamint a hasznok maximalizálását mindkét fél fogyasztói, iparágai és munkavállalói számára,

FELISMERVE, hogy a közös légtér létrehozása, illetve szabályainak végrehajtása adott esetben nem valósulhat meg átmeneti intézkedések nélkül, továbbá felismerve a megfelelő segítségnyújtás jelentőségét ebben a vonatkozásban,

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

AZZAL A HATÁROZOTT SZÁNDÉKKAL, hogy maximalizálják a szabályozási együttműködés és a polgári légi közlekedésre alkalmazandó jogszabályaik és egyéb rendelkezéseik harmonizációjának lehetséges előnyeit,

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

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy előmozdítsák a szabad, tisztességes és torzulásoktól mentes versenyt, felismerve, hogy a támogatások hátrányosan befolyásolhatják a versenyt és veszélyeztethetik e megállapodás alapvető célkitűzéseit, továbbá felismerve, hogy amennyiben a légitársaságok számára nem biztosítottak az egyenlő versenyfeltételek szabad, tisztességes és torzulásmentes verseny mellett, a potenciális előnyök lehet, hogy nem valósulnak meg,

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

MEGERŐSÍTVE, hogy a nemzetközi légi közlekedési politika kidolgozása és alkalmazása során a környezetvédelem kérdése jelentős szerepet játszik,

MEGERŐSÍTVE, hogy sürgős intézkedésekre van szükség az éghajlatváltozás elleni küzdelem és a légi közlekedési ágazat okozta üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó folyamatos együttműködés érdekében, összhangban az ezzel a kérdéssel foglalkozó többoldalú egyezményekkel, különösen a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: az ICAO) releváns eszközeivel és az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött, 2015. december 12-i Párizsi Megállapodással,

MEGERŐSÍTVE a fogyasztóvédelem fontosságát, beleértve a Montrealban 1999. május 28-án létrejött, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezményben előírt védelmet, valamint a légi szolgáltatásokhoz kapcsolódó, megfelelő szintű fogyasztóvédelem megvalósításának fontosságát; és felismerve az e területen való kölcsönös együttműködés szükségességét,

FELISMERVE, hogy a megnövekedett kereskedelmi lehetőségek nem áshatják alá munkaügyi és kapcsolódó normáikat, megerősítve a nemzetközi légi közlekedés szociális dimenziójának fontosságát, valamint figyelembe véve a piacok megnyitásának munkavállalókra, foglalkoztatásra és munkafeltételekre gyakorolt hatását,

TUDOMÁSUL VÉVE, hogy a légi közlekedés továbbfejlesztése érdekében fontos javítani a légi közlekedési ágazat tőkehozzáférését,

FELISMERVE a harmadik országok e megállapodáshoz való csatlakozásának lehetővé tételéből származó potenciális előnyöket,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy egy, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményt kiegészítő légi közlekedési megállapodást kössenek,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

## 1. CIKK

### Célkitűzés

E megállapodás célkitűzése a felek közötti közös légtér létrehozása, amelynek alapja a fokozatos piacnyitás, a légitársaságok tulajdonlásának és ellenőrzésének liberalizációja, a tisztességes és egyenlő versenyfeltételek biztosítása, a megkülönböztetéstmentesség, valamint a többek között a biztonság, a védelem, a légiforgalmi szolgáltatás, a szociális szempontok és a környezetvédelem területét érintő közös szabályok megállapítása. E célból e megállapodás meghatározza a felek között alkalmazandó szabályokat. Az említett szabályok közé tartoznak a II. mellékletben felsorolt jogszabályok rendelkezései is.

## 2. CIKK

### Fogalommeghatározások

Eltérő rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

- (1) „*megállapodás*”: ez a megállapodás, e megállapodás mellékletei és függelékei, valamint mindezek módosításai;
- (2) „*légi közlekedés*”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében légi járműveken történő szállítása, amely magában foglalja a menetrendszerű és a nem menetrendszerű légi járatokat is;
- (3) „*illetőség megállapítása*”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás alapján járatok üzemeltetését kínáló légitársaság eleget tesz-e a tulajdonlására, tényleges felügyeletére és központi ügyvezetésének helyére vonatkozóan a 4. cikkben foglalt követelményeknek;
- (4) „*alkalmasság megállapítása*”: annak megállapítása, hogy az e megállapodás alapján légi járatok üzemeltetését kínáló légitársaság az említett légi járatok üzemeltetéséhez kielégítő pénzügyi kapacitással és megfelelő irányítási szakértelemmel rendelkezik-e, és hajlandó-e eleget tenni az említett légi járatok üzemeltetésére irányadó jogszabályoknak, egyéb rendelkezéseknek és követelményeknek;
- (5) „*illetékes hatóság*”: az e megállapodás szerinti igazgatási feladatok ellátásáért felelős kormányhivatal vagy kormányzati szerv;

- (6) „*egyezmény*”: a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott egyezmény, beleértve:
- (a) az egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályba lépő valamennyi módosítást, amelyet Örményország és – az esettől függően – az EU-tagállam vagy az EU-tagállamok egyaránt megerősítettek; és
  - (b) az egyezmény 90. cikke értelmében elfogadott valamennyi mellékletet és azokat érintő módosítást, amennyiben az ilyen melléklet vagy módosítás egy adott időpontban érvényes mind Örményország, mind – az esettől függően – az EU-tagállam vagy az EU-tagállamok vonatkozásában;
- (7) „*teljes költség*”: a szolgáltatásnyújtás költségének és az igazgatási költségek fejében felszámított észszerű mértékű díjnak az összege;
- (8) „*nemzetközi légi közlekedés*”: egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légi közlekedés;
- (9) „*központi ügyvezetés helye*”: a légitársaság azon fél területén található központi irodája vagy székhelye, amelyen belül a légitársaság elsődleges pénzügyi funkcióit és operatív irányítását gyakorolják, ideértve annak légi alkalmassági irányítását is;
- (10) „*nem kereskedelmi célú leszállás*”: olyan leszállás, amely nem utasok, poggyász, áru vagy postai küldemények légi közlekedés keretében történő felvételére vagy kirakására szolgál;
- (11) „*légi viteldíj*”: légi járaton (beleértve bármely más kapcsolódó szállítási módot) történő utasszállítás fejében a légitársaság, annak ügynöke vagy más jegyértékesítő részére fizetendő ár, továbbá ezen ár alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatásoknak kínált díjazást és feltételeket is;
- (12) „*légi fuvardíj*”: légi járaton (beleértve bármely más kapcsolódó szállítási módot) történő áruszállítás fejében fizetendő ár, továbbá ezen ár alkalmazási feltételei, ideértve az ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatásoknak kínált díjazást és feltételeket is;
- (13) „*terület*”: Örményország esetében az Örmény Köztársaság területe, és az Európai Unió és az EU-tagállamok esetében az EU-tagállamok azon földterületei, belvizei és felségvizei, amelyekre az EU-szerződések alkalmazandók az EU-szerződésekben megállapított feltételek szerint, valamint az azok feletti légtér;
- (14) „*használati díj*”: a légitársaságokra a repülőtér, a repülőtéri környezet, valamint a léginavigációs vagy légiközlekedés-védelmi berendezések vagy szolgálatok – köztük a kapcsolódó szolgálatok és berendezések – igénybevételéért kiszabott díj;
- (15) „*saját kiszolgálás*”: amikor a repülőtér-használó közvetlenül biztosítja önmaga számára a földi kiszolgálás egy vagy több fajtáját, és nem köt semmiféle szerződést harmadik féllel e szolgáltatások elvégzésére; e meghatározás alkalmazásában a repülőtér-használók egymás viszonylatában nem tekintendők harmadik félnek, ha:
- (a) az egyik többségi tulajdonnal rendelkezik a másikban, vagy
  - (b) mindegyiknek egyetlen szervezet a többségi tulajdonosa;
- (16) „*az ötödik szabadságjog*”: egy állam (a továbbiakban: a jogot biztosító állam) által egy másik állam (a továbbiakban: a kedvezményezett állam) légitársaságai részére a jogot biztosító állam és egy harmadik állam területe közötti nemzetközi légi közlekedési szolgáltatások nyújtására azzal a feltétellel biztosított jog vagy előjog, hogy az ilyen szolgáltatások a kedvezményezett állam területéről származnak vagy ott fejeződnek be;
- (17) „*harmadik ország*”: olyan ország, amely nem EU-tagállam vagy Örményország.

## I. CÍM

### GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

#### 3. CIKK

##### Forgalmi jogok nyújtása

1. Az e cikkben meghatározott jogokra az e megállapodás I. mellékletében foglalt átmeneti rendelkezések vonatkoznak.

##### Forgalmi jogok és útvonal-meghatározás

2. Mindegyik fél megkülönböztetésmentes módon biztosítja a másik fél számára a másik fél légitársaságai által végzett nemzetközi légi közlekedés tekintetében a következő jogokat:
  - (a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
  - (b) a területén való, nem kereskedelmi célú leszállás joga;

- (c) a menetrendszerű és nem menetrendszerű utas-, vegyes és kizárólag áruszállítást szolgáló nemzetközi légi közlekedés joga a következő útvonalak pontjai<sup>1</sup> között:
- (i) az Európai Unió légitársaságai esetében:  
az Európai Unión belüli pont – közbenső pont az európai szomszédságpolitikában<sup>2</sup> részt vevő partnerországokban, az európai közös légtér létrehozásáról szóló többoldalú megállapodásban<sup>3</sup> részes felek területén vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai<sup>4</sup> területén – Örményország területén lévő pont – túli pont;
- (ii) Örményország légitársaságai esetében:  
Örményország területén lévő pontok – közbenső pontok az európai szomszédságpolitikában részt vevő partnerországokban, az európai közös légtér létrehozásáról szóló többoldalú megállapodásban részes felek területén vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai területén – az Európai Unión belüli pontok;
- (d) az e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

### Üzemeltetési rugalmasság

3. Mindegyik fél légitársaságai a (2) bekezdésben meghatározott útvonalakon üzemelő bármely, illetve valamennyi járat tekintetében saját döntésük szerint:
- (a) egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
- (b) egyazon járat esetében különböző járatszámokat kombinálhatnak;
- (c) a (2) bekezdés rendelkezéseivel összhangban bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat és a felek területén lévő pontokat;
- (d) kihagyhatnak egy vagy több pontot;
- (e) bármely légi járművükről bármely másik légi járművükre bármely ponton forgalmat csoportosíthatnak át (légi járművek bármely kombinációja);
- (f) bármelyik fél területén lévő vagy azon kívüli bármely ponton megszakíthatják útjukat;
- (g) a másik fél területén keresztül tranzitszállítást hajthatnak végre;
- (h) kombinálhatják a forgalmat ugyanazon a légi járművön, tekintet nélkül a forgalom eredetére; és
- (i) ugyanazon járat keretében egynél több pontot is kiszolgálhatnak (co-terminalling).
- Az e bekezdésben előírt üzemeltetési rugalmasság iránybeli és földrajzi korlátozás nélkül és a légi szállításra vonatkozóan e megállapodásban engedélyezett egyéb jogok elvesztése nélkül gyakorolható, amennyiben:
- (a) az Örményország légitársaságai által üzemeltetett járatok kiszolgálhatnak egy örményországi pontot;
- (b) az Európai Unió légitársaságai által üzemeltetett járatok kiszolgálhatnak egy Európai Unión belüli pontot.
4. Mindegyik fél a légitársaságok számára lehetővé teszi, hogy az általuk kínált nemzetközi légi közlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsák meg. E joggal összhangban egyik fél sem alkalmazhat egyoldalúan korlátozást a forgalom nagysága, a légi járatok sűrűsége vagy gyakorisága, a forgalom útvonala, kiindulási pontja vagy célpontja, valamint a másik fél légitársaságai által üzemeltetett légi járművek típusa vagy típusai tekintetében, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, a légiforgalmi szolgáltatási biztonsággal kapcsolatos, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból szükséges, vagy e megállapodás másként rendelkezik.
5. Az egyes felek légitársaságai – akár közös üzemelés keretében – bármely olyan, harmadik ország területén található pont felé üzemeltethetnek légi járatot, amely nem a meghatározott útvonalakon található, feltéve hogy nem gyakorolják az ötödik szabadságjogot.
6. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezendő oly módon, mintha az:
- (a) Örményország légitársaságai számára jogot biztosítana az ugyanazon EU-tagállam egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru vagy postai küldemények bármely EU-tagállamban ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére;

<sup>1</sup> Az e cikkben említett pontok alatt nemzetközileg elismert repülőterek értendők.

<sup>2</sup> Lásd: a Tanács 2003. június 16-i következtetéseit, valamint az európai szomszédságpolitikáról szóló, 2004. május 12-i bizottsági közleményt, amelyet a Tanács 2004. június 14-i következtetéseiben hagyott jóvá.

<sup>3</sup> Többoldalú megállapodás az Európai Közösség és tagállamai és az Albán Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója (1), a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, Románia és a Szerb Köztársaság között európai közös légtér létrehozásáról (EU HL L 285., 2006.10.16., 3. o.). (1 Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1999. június 10-i 1244. sz. határozatában foglalt meghatározás szerint).

<sup>4</sup> Az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség, a Norvég Királyság és a Svájci Államszövetség.

- (b) az Európai Unió légitársaságai számára jogot biztosítana az Örményország egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru vagy postai küldemények Örményország területén ellentételezés fejében történő fedélzetre vételére.
7. E megállapodás szerinti jogaik és kötelezettségeik gyakorlása során a felek tartózkodnak a másik fél légitársaságai közötti megkülönböztetés minden formájától, különösen az illetőség alapján történő megkülönböztetéstől.
8. E megállapodás bármely más rendelkezése ellenére mindegyik fél jogosult elutasítani a nemzetközi légi járatok üzemeltetését olyan harmadik ország területére, területéről, illetve azon keresztül, amelynek nincs ezzel a féllel diplomáciai kapcsolata.

#### 4. CIKK

##### Üzemeltetési engedély és műszaki jóváhagyás

1. Az egyik fél légitársasága által benyújtott, üzemeltetési engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor a másik fél a legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő üzemeltetési engedélyeket és műszaki jóváhagyásokat, feltéve hogy:
- (a) Örményország légitársaságai esetében:
- (i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye Örményországban található, és a légitársaság Örményország jogának megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;
- (ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet Örményország gyakorolja és tartja fenn, amely a légitársaság üzemeltetési engedélyét kiadta, és az illetékes hatóság egyértelműen be van azonosítva; és
- (iii) a 6. cikk eltérő rendelkezése hiányában a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – Örményország vagy örmény illetőségű személyek kezében van;
- (b) az Európai Unió légitársaságai esetében:
- (i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye az Európai Unió területén található, és a légitársaság az Európai Unió jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik;
- (ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet a légitársaság üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja és tartja fenn, és az illetékes hatóság egyértelműen be van azonosítva; és
- (iii) a 6. cikk eltérő rendelkezése hiányában a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – egy vagy több EU-tagállam vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy vagy több tagállama vagy abban (azokban) illetőséggel rendelkező személyek kezében van;
- (c) a 14. és 15. cikk teljesül; és
- (d) a légitársaság teljesíti a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére szokásosan alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések értelmében előírt feltételeket.
2. Az üzemeltetési engedélyek és műszaki jóváhagyások odaítélésekor mindegyik fél a másik fél valamennyi légitársaságát megkülönböztetésmentes módon kezeli.
3. Az egyik fél légitársasága üzemeltetési engedély iránti kérelmének kézhezvételekor a másik fél ugyanúgy elismeri az első félnek az érintett légitársaság alkalmasságára vagy illetőségére vonatkozó megállapítását, mintha ezt a megállapítást saját illetékes hatóságai tették volna, és a második és harmadik albekezdésben foglalt esetek kivételével ilyen kérdésekkel a továbbiakban nem foglalkozik.

Ha a légitársaság üzemeltetési engedély iránti kérelmének kézhezvételét vagy ilyen engedély megadását követően a kedvezményezett fél illetékes hatóságai részéről konkrét aggály merül fel, hogy a másik fél által tett megállapítás ellenére az (1) bekezdés szerinti, a megfelelő üzemeltetési engedélyek vagy műszaki jóváhagyások kiadására vonatkozó feltételek valamelyike nem teljesül, a kedvezményezett fél erről – aggályát érdemben indokolva – haladéktalanul tájékoztatja a másik felet. Ebben az esetben bármelyik fél konzultációt kérhet, amelybe bevonhatók a felek illetékes hatóságainak képviselői is, vagy az aggály szempontjából releváns kiegészítő információt kérhet, és a konzultációra irányuló kérelemnek a lehető leghamarabb eleget kell tenni. Ha a kérdés tisztázatlan marad, az ügyet bármelyik fél a 23. cikkben említett vegyes bizottság (a továbbiakban: a vegyes bizottság) elé viheti.

E bekezdés nem vonatkozik a biztonsági tanúsítványokkal vagy engedélyekkel, a védelmi intézkedésekkel és a biztosítási fedezettel kapcsolatos megállapítások elismerésére.



## 5. CIKK

### Az üzemeltetési engedély és a műszaki jóváhagyás elutasítása, visszavonása, felfüggesztése vagy korlátozása

1. Bármelyik fél jogosult arra, hogy a másik fél légitársaságának üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását elutasítsa, visszavonja, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, illetve működését egyéb módon elutasítsa, felfüggeszse, feltételekhez kösse vagy korlátozza, amennyiben:
  - (a) Örményország légitársaságai esetében:
    - (i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem Örményországban található, vagy a légitársaság nem rendelkezik Örményország jogának megfelelő érvényes működési engedéllyel;
    - (ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem Örményország gyakorolja vagy tartja fenn, amennyiben Örményország felel a légitársaság üzemeltetési engedélyének kiadásáért, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen beazonosítva; vagy
    - (iii) a 6. cikk eltérő rendelkezése hiányában a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – nem Örményország és/vagy örmény illetőségű személyek kezében van;
  - (b) az Európai Unió légitársaságai esetében:
    - (i) a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem az Európai Unió területén található, vagy a légitársaság nem rendelkezik az Európai Unió jogának megfelelő érvényes működési engedéllyel;
    - (ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem a légitársaság üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős EU-tagállam gyakorolja vagy tartja fenn, vagy az illetékes hatóság nincs egyértelműen beazonosítva; vagy
    - (iii) a 6. cikk eltérő rendelkezése hiányában a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése – közvetlenül vagy többségi tulajdon révén – nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás egy vagy több tagállama vagy abban (azokban) illetőséggel rendelkező személyek kezében van;
  - (c) a 8., 14. és 15. cikkek nem teljesülnek; vagy
  - (d) a légitársaság nem tett eleget a 7. cikkben említett jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek vagy a kérelmet elbíráló fél által a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére szokásosan alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések értelmében előírt feltételeknek.
2. Az e cikk megállapított jogok csak a másik féllel történt konzultáció után gyakorolhatók, kivéve ha az (1) bekezdés c) vagy d) pontjának való további meg nem felelés megakadályozása céljából elengedhetetlen az azonnali intézkedés.
3. Ez a cikk nem korlátozza a felek azon jogait, hogy a 14. vagy 15. cikkel összhangban a másik fél légitársaságának vagy légitársaságainak az üzemeltetési engedélyét vagy műszaki jóváhagyását elutasítsák, visszavonják, felfüggeszék, feltételekhez kössék vagy korlátozzák.

## 6. CIKK

### Légitársaságokba irányuló befektetések

1. A 4. és 5. cikk ellenére, és azt követően, hogy a vegyes bizottság a 23. cikk (8) bekezdésével összhangban igazolja, hogy – a saját jogszabályaik értelmében – a felek mindegyike vagy az azokban illetőséggel rendelkező személyek többségi tulajdonjogot szerezhetnek a másik fél légitársaságában vagy tényleges ellenőrzést gyakorolhatnak felette, a felek – e cikk (2) bekezdésével összhangban – lehetővé tehetik, hogy EU-tagállamok vagy EU-tagállamban illetőséggel rendelkező személyek többségi tulajdonra vagy tényleges ellenőrzésre tegyenek szert örményországi légitársaságokban, illetve azok felett, illetve hogy Örményország vagy örmény illetőséggel rendelkező személyek többségi tulajdonra vagy tényleges ellenőrzésre tegyenek szert európai uniós légitársaságokban, illetve azok felett.
2. E cikk (1) bekezdésével összefüggésben a felek vagy az azokban illetőséggel rendelkező személyek által légitársaságokba eszközölt befektetéseket a vegyes bizottság által a 23. cikk (2) bekezdésével összhangban hozott előzetes határozattal egyenként engedélyezni kell.

Az említett határozatban meg kell állapítani az e megállapodás szerinti kölcsönösen elfogadott járatok üzemeltetésére, valamint a harmadik országok és a felek közötti járatokra vonatkozó feltételeket. A 23. cikk (11) bekezdése az említett határozatra nem alkalmazandó.

## 7. CIKK

### A jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek való megfelelés

1. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik fél légitársaságainak meg kell felelniük a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi járműnek az előbbi fél területéről történő belépésével, ottani üzemeltetésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, az említett területen alkalmazandó jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek.
2. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik fél légitársaságainak és az általuk szállított utasoknak, személyzetnek, poggyásznak, áruknek és postai küldeményeknek meg kell felelniük a légi járműnek, és az általa szállított utasoknak, személyzetnek, poggyásznak, áruknek vagy postai küldeményeknek az előbbi fél területére történő belépésével, ottani üzemeltetésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, az említett területen alkalmazandó jogszabályoknak és egyéb rendelkezéseknek (beleértve a belépésre, a vámkezelésre, a bevándorlásra, az útlevelekre, a vámjáráásokra és a karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket).
3. A felek saját területükön lehetővé teszik a másik fél légitársaságai számára, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítására, hogy csak a másik fél területére történő belépéshez vagy az ott történő átutazáshoz szükséges úti okmányokkal rendelkező személyeket szállítsanak.

## 8. CIKK

### Tisztességes verseny

1. A felek megerősítik, hogy közös célkitűzésük egy tisztességes versenykörnyezet kialakítása, valamint méltányos és egyenlő versenyfeltételek biztosítása mindkét fél légi közlekedési szolgáltatásokban érintett vállalkozásai számára a megállapodás szerinti járatok meghatározott útvonalakon történő üzemeltetéséért folyó versenyben. Ezért a felek minden megfelelő intézkedést megtesznek e célkitűzés teljes körű érvényesítése érdekében.
2. A felek kijelentik, hogy a szabad, tisztességes és torzulásoktól mentes verseny fontos e megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása szempontjából, és megjegyzik, hogy az átfogó versenyjogi jogszabályok és egy független versenyhatóság megléte, valamint versenyjogi szabályaik hatékony és eredményes érvényesítése fontos a légi közlekedési szolgáltatások hatékony nyújtásához. Az egyes feleknek az e cikk hatálya alá tartozó kérdésekkel foglalkozó, időről időre módosított versenyjogi jogszabályait alkalmazni kell a vonatkozó fél joghatósága alá tartozó légitársaságok működésére. A felek egyetértéssel egymással a versenyjog összeegyeztethetőségére és konvergenciájára vonatkozó célokkal, valamint annak eredményes alkalmazásával kapcsolatban. Megfelelő esetben és ha releváns, a felek együttműködnek a versenyjog eredményes alkalmazása tekintetében, többek között azért, hogy szabályaiknak és joggyakorlatuknak megfelelően lehetővé teszik vállalkozásaik vagy állampolgáraik számára, hogy a másik fél versenyhatósága által hozott versenyjogi intézkedésekhez kapcsolódó információkat közöljék.
3. E megállapodásban semmi és semmilyen módon nem érinti, korlátozza vagy veszélyezteti a felek (és az Európai Bizottság) releváns versenyhatóságainak és bíróságainak illetékességét és hatáskörét, és a versenyjog végrehajtásával kapcsolatos valamennyi kérdés továbbra is e hatóságok és bíróságok kizárólagos hatáskörébe tartozik. Ezért az e cikk alapján valamelyik fél által hozott intézkedések nem érintik az említett hatóságok és bíróságok által hozott esetleges intézkedéseket.
4. Az e cikk alapján hozott bármely intézkedés a felek kizárólagos hatáskörébe tartozik, és kizárólag a másik félre vagy a felek területére/területéről légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokra irányul. Az említett intézkedések nem tartoznak a 24. cikkben előírt vitarendezési eljárás hatálya alá.
5. Mindegyik fél megszünteti a megkülönböztetés és a tisztességtelen gyakorlatok valamennyi olyan formáját, amelyek a másik fél légi közlekedési szolgáltatásokban érintett vállalkozásai esetében hátrányosan befolyásolnák a légi közlekedési szolgáltatások nyújtása terén folyó versenyben való részvételük tekintetében biztosítandó méltányos és egyenlő lehetőségeket.
6. Egyik fél sem nyújt vagy engedélyez vállalkozásoknak állami támogatást vagy segítséget, ha ezen állami támogatás vagy segítség a másik fél vállalkozásai esetében jelentősen és hátrányosan befolyásolná a légi közlekedési szolgáltatások nyújtása terén folyó versenyben való részvételük tekintetében biztosítandó méltányos és egyenlő lehetőségeket. Az ilyen állami támogatás vagy segítség többek között a következő lehet: kereszt támogatás; működési veszteségek beszámítása; tőkejuttatás; vissza nem térítendő támogatások; kezességvállalás; kedvezményes hitel- vagy biztosítási feltételek; csődvédelem; eltekintés az esedékes összegek behajtásától; eltekintés a befektetett állami pénzeszközök rendes megtérülésétől; adókedvezmény vagy adómentesség; a hatóságok által kiszabott pénzügyi terhek megtérítése; és megkülönböztetésen alapuló vagy nem kereskedelmi

- alapon történő hozzáférés léginavigációs vagy repülőtéri létesítményekhez és szolgáltatásokhoz, üzemanyaghoz, földi kiszolgáláshoz, biztonsági szolgáltatásokhoz, számítógépes helyfoglalási rendszerekhez, résidőkiosztáshoz vagy a légi járatok üzemeltetéséhez szükséges egyéb kapcsolódó létesítményekhez és szolgáltatásokhoz.
7. Ha valamelyik fél állami támogatást vagy segítséget nyújt egy vállalkozásnak, köteles valamilyen arra alkalmas módon biztosítani az ilyen intézkedés átláthatóságát, például annak előírása révén, hogy a vállalkozás a könyvelésében egyértelműen és elkülönítve jelenítse meg a kapott állami támogatást vagy segítséget.
  8. Mindegyik fél a másik fél kérésére észszerű határidőn belül a másik fél rendelkezésére bocsátja az első fél joghatósága alá tartozó jogalanyokkal kapcsolatos pénzügyi jelentéseket, valamint minden egyéb információt, amelyet a másik fél az e cikk rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása céljából észszerű módon kérhet. Ebbe beletartozhat az állami támogatással vagy segítséggel kapcsolatos részletes információ. Az ilyen információ tekintetében előírható annak az információhoz való hozzáférést kérelmező fél általi bizalmas kezelése.
  9. A releváns versenyhatóság vagy bíróság által az (5) és (6) bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett intézkedések sérelme nélkül:
    - (a) ha az egyik fél úgy találja, hogy egy vállalkozás az (5) vagy (6) bekezdés értelmében hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen gyakorlat áldozata lett, és ez bizonyítható, írásban észrevételt tehet a másik félnél. Bármelyik fél az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából – a másik fél tájékoztatását követően – kapcsolatba léphet a másik fél területén működő állami, regionális, tartományi vagy helyi szintű illetékes kormányzati szervekkel is. Ezen túlmenően a probléma megoldása érdekében bármelyik fél konzultációt kérhet a másik féltől. Az ilyen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül meg kell kezdeni. Ez idő alatt a feleknek elegendő információt kell cserélniük az érintett fél által felvetett probléma teljes körű vizsgálatához.
    - (b) Ha a felek a konzultációk megkezdésétől számított 30 napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk az (5) vagy (6) bekezdésben foglaltak állítólagos megsértésére vonatkozó kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül nem kezdődnek meg, a konzultációt kérő fél jogosult az üzemeltetési engedély elutasítása, visszavonása vagy felfüggesztése révén felfüggeszteni az e megállapodásban meghatározott jogoknak a másik fél érintett vállalkozásai általi gyakorlását, az ilyen jogok gyakorlása tekintetében általa szükségesnek ítélt feltételeket előírni, illethekeket kivetni vagy egyéb intézkedéseket hozni. Az e bekezdés alapján hozott intézkedéseknek megfelelőeknek és arányosoknak kell lenniük, valamint hatályukat és időtartamukat tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnuk.
  10. Mindegyik fél a (2) bekezdéssel összhangban hatékony antitrösztörvényeket alkalmaz, és megtiltja a vállalkozásoknak, hogy:
    - (a) bármely más vállalkozással együtt olyan megállapodásokat kössenek, olyan döntéseket hozzanak, illetőleg olyan összehangolt magatartást tanúsítsanak, amelyek hatással lehetnek az említett fél területére érkező/területéről induló légi járatokra, és amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása. E tilalom alkalmazásától el lehet tekinteni, amennyiben az ilyen megállapodások, döntések vagy gyakorlatok hozzájárulnak a szolgáltatások nyújtásának vagy forgalmazásának a javításához, illetve a műszaki vagy a gazdasági fejlődés előmozdításához, ugyanakkor lehetővé teszik a fogyasztók számára, hogy jelentős részt élvezzenek a belőlük származó előnyökből, továbbá: (i) nem jelentenek az érintett vállalkozások számára olyan korlátozást, amely az említett célok eléréséhez nem nélkülözhetetlen; (ii) nem teszi lehetővé az ilyen vállalkozásoknak, hogy a kérdéses szolgáltatások jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt; és
    - (b) olyan módon visszaéljenek erőfölényükkel, hogy az hatással lehet az említett fél területére érkező/területéről induló légi járatokra.
  11. Mindegyik fél a (10) bekezdésben említett antitröszt szabályok érvényesítésével kizárólag saját releváns és független versenyhatóságát vagy bíróságát bízza meg.
  12. A releváns versenyhatóság vagy bíróság által a (10) bekezdésben említett szabályok végrehajtása céljából hozott intézkedések sérelme nélkül, ha az egyik fél megállapítja, hogy egy vállalkozás a (10) bekezdésben foglaltakat vélhetően megsérti, és ez bizonyítható, írásban észrevételt tehet a másik félnél. Bármelyik fél az e cikkel kapcsolatos kérdések megvitatása céljából – a másik fél tájékoztatását követően – kapcsolatba léphet a másik fél területén működő állami, regionális, tartományi vagy helyi szintű illetékes kormányzati szervekkel is. Ezen túlmenően a probléma megoldása érdekében bármelyik fél konzultációt kérhet a másik féltől. Az ilyen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül meg kell kezdeni. Ez idő alatt a feleknek elegendő információt kell cserélniük az érintett fél által felvetett probléma teljes körű vizsgálatához.

13. Ha a felek a konzultációk megkezdésétől számított 30 napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk a (10) bekezdésben foglaltak állítólagos megsértésére vonatkozó kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül nem kezdődnek meg, és feltéve, hogy a releváns versenyhatóság vagy bíróság megállapította az antitrtörzsszabályok megsértését, a konzultációt kérő fél jogosult az üzemeltetési engedély elutasítása, visszavonása vagy felfüggesztése révén felfüggeszteni az e megállapodásban meghatározott jogoknak a másik fél érintett vállalkozásai általi gyakorlását, az ilyen jogok gyakorlása tekintetében általa szükségesnek ítélt feltételeket előírni, illetve kivetni vagy egyéb intézkedéseket hozni. Az e bekezdés alapján hozott intézkedéseknek megfelelőeknek és arányosaknak kell lenniük, valamint hatályukat és időtartamukat tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnuk.

## 9. CIKK

### Kereskedelmi lehetőségek

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet A. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. A felek egyetértenek abban, hogy a gazdasági szereplők üzleti tevékenységének útjában álló akadályok gátolnák az e megállapodással elérendő előnyöket. A felek ezért a gazdasági szereplők üzleti tevékenységének útjában álló akadályokat hatékony és kölcsönös megszüntetésére törekszenek, amennyiben az említett akadályok gátolhatják a kereskedelmi ügyletek lebonyolítását, versenytorzulást idézhetnek elő vagy befolyásolják a versenyfeltételek egyenlőségét.
3. A két fél légitársaságai nem kötelesek fenntartani helyi szponzort.
4. A vegyes bizottság az üzleti tevékenység és a kereskedelmi lehetőségek tekintetében együttműködési folyamatot alakít ki; nyomon követi az üzleti tevékenységük folytatása során a gazdasági szereplők útjában álló akadályok tényleges leküzdése terén elért előrehaladást, és rendszeresen felülvizsgálja a fejleményeket, ezen belül a jogszabályi és szabályozási változásokkal kapcsolatos fejleményeket. A 23. cikkel összhangban bármelyik fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását az e cikk alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megvitatása céljából.
5. Mindegyik fél légitársaságai jogosultak arra, hogy a másik fél területén szabadon hozzanak létre képviseleteket és létesítményeket, amennyiben az ilyen képviseletek és létesítmények a légi közlekedés biztosításához, valamint a légi közlekedés és a kapcsolódó tevékenységek promociójához és értékesítéséhez szükségesek, beleértve a saját maguk vagy bármely más légitársaság jegyeinek vagy légi fuvarleveleinek értékesítéséhez és kibocsátásához való jogot is.
6. Mindegyik fél légitársaságai – a másik félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és egyéb rendelkezéseivel összhangban – bevitelük a másik fél területére, és ott foglalkoztathatják a légi járatok üzemeltetéséhez szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakembereket. Szükség esetén mindkét fél elősegíti és felgyorsítja a munkavállalási engedélyek kiadását az e bekezdés szerinti képviseleteken foglalkoztatott személyzet – köztük a 90 napot meg nem haladó, bizonyos ideiglenes feladatokat végzők – számára, a hatályos releváns jogszabályokra és egyéb rendelkezésekre is figyelemmel.
7. A második albekezdés sérelme nélkül minden légitársaságnak joga van a másik fél területén való földi kiszolgálás tekintetében:
  - (a) a saját maga által végzett földi kiszolgáláshoz (saját kiszolgáláshoz); vagy
  - (b) teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló szolgáltatók – ezen belül más légitársaságok – közül választani, amennyiben az egyes felek jogszabályai és egyéb rendelkezései az ilyen szolgáltatók számára lehetővé teszik a piacra jutást, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.Az első albekezdés a) és b) pontja szerinti jogok kizárólag a repülőtér folyamatos biztonságos üzemeltetésének szükségességével indokolható hely- vagy kapacitáshiány miatt korlátozhatók. Amennyiben az ilyen korlátozások a saját kiszolgálást korlátozzák, megakadályozzák vagy nem teszik lehetővé, és a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között nem áll fenn valódi verseny, a releváns fél biztosítja, hogy minden ilyen szolgáltatás valamennyi légitársaság számára egyenlő és megfelelő módon rendelkezésre álljon; az ilyen szolgáltatások árát releváns, objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumok szerint kell meghatározni.
8. Valamennyi földi kiszolgálási tevékenységet végző szolgáltató – függetlenül attól, hogy légitársaság-e vagy sem – a másik fél területén való földi kiszolgálás tekintetében jogosult földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtására az ugyanazon repülőtéren működő azon légitársaságok részére, amelyek engedéllyel rendelkeznek és összhangban vannak az alkalmazandó jogszabályokkal és egyéb rendelkezésekkel.

9. Mindegyik fél biztosítja, hogy a területén lévő repülőtereken rendelkezésre álló résidők kiosztására vonatkozó rendelkezéseket, iránymutatásokat és eljárásokat független, átlátható, hatékony és megkülönböztetésmentes módon, kellő időben alkalmazzák.
10. Az e megállapodás alapján üzemeltetett légi járatokra vonatkozó operatív tervek, programok vagy menetrendek bejelentését valamelyik fél csak tájékoztatási céllal, annak ellenőrzése érdekében írhatja elő, hogy az e megállapodás alapján biztosított jogok érvényesülnek-e. Ha valamelyik fél ilyen bejelentési kötelezettséget ír elő, köteles a légi közlekedési közvetítőkre és a másik fél légitársaságaira háruló, az értesítési követelményekből és eljárásokból adódó adminisztratív terheket minimálisra csökkenteni.
11. Mindegyik fél bármely légitársasága közvetlenül vagy – belátása szerint – az ügynökein, általa kinevezett egyéb közvetítőkön, az interneten vagy más elérhető csatornán keresztül értékesítheti légi közlekedési és ahhoz kapcsolódó szolgáltatásait a másik fél területén. Minden légitársaság jogosult ilyen közlekedési és ahhoz kapcsolódó szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen légi közlekedési és ahhoz kapcsolódó szolgáltatást az érintett terület pénznemében vagy szabadon átváltható valutában megvásárolni.
12. Mindegyik fél légitársaságai a másik fél területén helyi valutában fizethetik a helyi kiadásokat, többek között a vásárolt üzemanyagot és a repülőtéri díjakat. Mindegyik fél légitársaságai a másik fél területén belátásuk szerint szabadon átváltható valutában, a piaci átváltási árfolyamon fizethetnek az ilyen kiadásokért.
13. Helyi bevételeit minden légitársaság kérésre átválthatja szabadon átváltható valutába, és a másik fél területéről bármikor, tetszőleges módon a választása szerinti országba utalhatja. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás és illetékkivetés nélkül engedélyezni kell a légitársaság utalásra vonatkozó alapkérelmének időpontjában a folyó bankműveletekre és átutalásokra alkalmazandó piaci átváltási árfolyamon, és azokra a bankok által az ilyen átváltásokra és átutalásokra szokványosan alkalmazott díjak kivételével nem szabható ki egyéb díj.
14. Az e megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása vagy felkínálása során valamelyik fél bármely légitársasága kereskedelmi együttműködési megállapodásokat, például ülés helybérletre vonatkozó megállapodást vagy közös üzemelésre vonatkozó megállapodást köthet:
  - (a) a felek bármely légitársaságával (légitársaságaival);
  - (b) harmadik ország bármely légitársaságával (légitársaságaival); és
  - (c) bármely ország bármely felszíni (szárazföldi vagy tengeri) közlekedési szolgáltatójával;feltéve hogy (i) az üzemeltetést végző légitársaság rendelkezik a megfelelő forgalmi jogokkal, (ii) a forgalmazást végző légitársaságok rendelkeznek a megfelelő útvonalengedéllyel, továbbá (iii) a megállapodások eleget tesznek az ilyen megállapodásokban szokásosan alkalmazott biztonsági és versenyjogi követelményeknek.
15. A kereskedelmi együttműködési megállapodások keretében végzett utasszállítási szolgáltatások esetében a vásárlót az értékesítés alkalmával, de legkésőbb az utasfelvételkor, illetve – átszálláskor, vagyis ha nincs külön utasfelvétel – a beszállás előtt tájékoztatni kell arról, hogy a szolgáltatás egyes szakaszaiban mely közlekedési szolgáltatók fognak eljárni.
16. Az utasszállítás tekintetében a felszíni közlekedési szolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó jogszabályok és egyéb rendelkezések hatálya alá pusztán azon az alapon, hogy az ilyen felszíni közlekedési szolgáltatást a légitársaság a saját nevében kínálja.
17. E megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a felek légitársaságai és áruval kapcsolatos közvetett közlekedési szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggésben bármely, áruval kapcsolatos felszíni közlekedési szolgáltatást, a felek területén lévő bármely pontra vagy pontról vagy harmadik országokban, beleértve minden vámhivatallal rendelkező nemzetközileg elismert repülőtérré és repülőtérről való szállítást, és beleértve adott esetben a vámszabad raktárban lévő árukkal kapcsolatos közlekedési szolgáltatásnak az alkalmazandó jogszabályok és egyéb rendelkezések szerinti jogát. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. A légitársaságok dönthetnek arról, hogy a felszíni közlekedési szolgáltatást maguk végzik-e, vagy azt más felszíni közlekedési szolgáltatóval kötött megállapodás keretében biztosítják, ideértve a más légitársaságok és áruval kapcsolatos közvetett légiközlekedési szolgáltatók által üzemeltetett felszíni közlekedési szolgáltatást. Az ilyen, áruval kapcsolatos intermodális közlekedési szolgáltatásokat kínálhatják a kombinált légi és felszíni közlekedési szolgáltatásra együttesen kiszabott áron, feltéve hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen közlekedési szolgáltatás tényleges adatai tekintetében.
18. Mindegyik fél légitársaságai jogosultak bármelyik fél vagy harmadik ország vállalkozásaival – a légitársaságokat is beleértve – franchise- vagy márkahasználati megállapodásokat kötni, feltéve hogy a légitársaságok rendelkeznek a megfelelő engedéllyel, és eleget tesznek az ilyen megállapodások tekintetében a felek által szokásosan

alkalmazott jogszabályok és egyéb rendelkezések alapján előírt feltételeknek, különösen azoknak, amelyek előírják a szolgáltatást üzemeltető légitársaság kilétének nyilvánosságra hozatalát.

19. Mindegyik fél légitársaságai a légi járművek nemzetközi légi járatok üzemeltetése céljából, személyzettel vagy anélkül történő biztosítására vonatkozó megállapodásokat köthetnek a következőkkel:

- (a) a felek bármely légitársasága (légitársaságai); és
- (b) valamely harmadik ország bármely légitársasága (légitársaságai),

feltéve hogy az ilyen megállapodás valamennyi részes fele rendelkezik a megfelelő engedéllyel, és eleget tesz az ilyen megállapodások tekintetében a felek által alkalmazott idevágó jogszabályok és egyéb rendelkezések értelmében előírt feltételeknek. Egyik fél sem írhatja elő a légi járművet biztosító légitársaság számára, hogy rendelkezzen az e megállapodás szerinti forgalmi jogokkal azokra az útvonalakra, amelyeken a légi járművet üzemeltetni fogják. A felek előírhatják az említett megállapodások illetékes hatóságai általi jóváhagyását. Amennyiben valamelyik fél ilyen jóváhagyást ír elő, minimálisra kell csökkentenie a jóváhagyási eljárások légitársaságokra háruló adminisztratív terheit.

## 10. CIKK

### Vámok és adózás

1. Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légitársasága által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi jármű, annak szokásos felszerelése, üzem- és kenőanyagai, műszaki fogyóeszközei, földi berendezései, pótalkatrészei (a hajtóműveket is beleértve), a légi jármű készletei (többek között az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszerek, italok és égetett szeszes italok, dohányáru és egyéb termékek), valamint más, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos vagy annak során használt cikkek – feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak – viszonyossági alapon mentesek minden olyan importkorlátozás, vagyon- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint hasonló díjak és egyéb terhek alól, amelyeket:
  - (a) a nemzeti vagy helyi hatóságok, illetve az Európai Unió vetett ki; és
  - (b) nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.
2. Viszonyossági alapon mentesek továbbá az (1) bekezdésben említett adók, illetékek, vámok, díjak és egyéb terhek alól – a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló díjak kivételével – a következők:
  - (a) ésszerű határokon belül az egyik fél területére bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, ideértve azokat az eseteket is, amikor ezeket a készleteket a repülésnek az említett területre eső szakaszán használják;
  - (b) az egyik fél területére a másik fél légitársasága nemzetközi légi közlekedésben használt légi járművének műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket);
  - (c) az egyik fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett üzemanyag, kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, ideértve azokat az eseteket is, amikor ezeket a készleteket a repülésnek az említett területre eső szakaszán használják; valamint
  - (d) mindegyik fél vámjogszabályai értelmében az egyik fél területére bevitt vagy ott beszerzett olyan nyomtatott anyagok, amelyeket a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitársaságának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, ideértve azon eseteket is, amikor az ilyen készleteket a repülésnek az említett területre eső szakaszán használják.
3. E megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozhat meg egy felet abban, hogy a területe két pontja között járatokat üzemeltető légitársaságok légi járműveiben történő felhasználásra szánt és a területükön megkülönböztetésmentes módon beszerzett üzemanyagokra adót, illetéket, vámot, díjat vagy egyéb terhet vessen ki.
4. A felek légitársaságai által üzemben tartott légi járműveken tárolt, az (1) és (2) bekezdésben említett szokásos fedélzeti berendezések, valamint szokásosan a fedélzeten tárolt anyagok, készletek és pótalkatrészek a másik fél területén csak a másik fél vámhatóságának előzetes jóváhagyásával rakodhatók ki, és azok újraexportálás vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolításuk időpontjáig az említett hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá helyezhetők.

5. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik fél légitársaságai az (1) és (2) bekezdésben meghatározott tételeknek a másik fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére olyan légitársasággal kötöttek szerződést, amely a másik fél által biztosított hasonló mentességeket élvez.
6. A megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a feleket abban, hogy adót, illetéket, vámot, díjat vagy egyéb terhet vessenek ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra a területükön belüli két olyan pont között üzemeltetett légi járat működtetésének egy szakaszán, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.
7. Az egyik fél területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett poggyász és áru mentesül az olyan adók, illetékek, vámok, díjak és más hasonló terhek alól, amelyek nem a nyújtott szolgáltatás költségén alapulnak.
8. Az (1) és (2) bekezdésben említett berendezéseket és készleteket felszólításra az illetékes hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá kell helyezni.
9. E megállapodás rendelkezései nem érintik a hozzáadottérték-adó (hÉa) területét.
10. E megállapodás nem érinti az egyes EU-tagállamok és Örményország közötti, a jövedelem és a tőke kettős adóztatásának elkerülésére vonatkozó egyezmények rendelkezéseit.

## 11. CIKK

### Használati díjak

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet A. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. Mindegyik fél biztosítja, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik fél légitársaságaira a léginavigációs szolgálatok és a légiforgalmi irányítás igénybevételéért kivethető használati díjak költségarányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. A másik fél légitársaságaira kivetett ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légitársaság rendelkezésére álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel megállapítani.
3. Mindegyik fél biztosítja, hogy az egyik fél díjszabásért felelős illetékes hatóságai vagy szervei által a másik fél légitársaságaira a repülőtéri, légiközlekedés-védelmi és kapcsolódó berendezések és szolgálatok igénybevételéért kivethető használati díjak – a 9. cikk (7) bekezdésében meghatározott szolgáltatások tekintetében kiszabott díjak kivételével – indokolatlan megkülönböztetéstől és illetőség alapján történő megkülönböztetéstől mentesek legyenek, és a felhasználók csoportjai között méltányosan oszlojanak meg. A 16. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül az ilyen használati díjaknak tükrözniük kell – de nem haladhatják meg – az említett repülőtéren vagy a közös díjszámítási rendszert alkalmazó repülőtereken a megfelelő repülőtéri és légiközlekedés-védelmi berendezések és szolgálatok biztosításának a díjszabásért felelős illetékes hatóságoknál vagy szerveknél felmerülő teljes költségét. Az ilyen használati díjak tartalmazhatják az eszközök értékcsökkenés utáni észszerű megtérülését. A használati díjak által érintett berendezéseket és szolgálatokat hatékony és gazdaságos módon kell biztosítani. A másik fél légitársaságaira kiszabott ilyen használati díjakat semmilyen esetben sem lehet a többi légitársaság számára a díjak meghatározásakor rendelkezésre álló legelőnyösebb feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel megállapítani.
4. Mindegyik fél előírja a területükön a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek, valamint a szolgálatokat és a berendezéseket igénybe vevő légitársaságok számára, hogy tartsanak konzultációkat, és osszák meg az olyan információkat, amelyek szükségesek lehetnek a használati díjak észszerűségének a (2) és (3) bekezdésben meghatározott elvekkel összhangban történő pontos értékeléséhez. Mindegyik fél biztosítja, hogy a díjszabásért felelős illetékes hatóságok vagy szervek a használati díjak módosítására irányuló minden javaslat esetében észszerű időn belül értesítsék a felhasználókat annak érdekében, hogy azok bármely módosítás megtétele előtt kifejtessék nézeteiket, és észrevételt tehessenek.

## 12. CIKK

### Légi viteldíjak és fuvardíjak

1. Mindegyik fél megengedi a felek légitársaságainak, hogy a légi viteldíjakat és fuvardíjakat szabad és tisztességes verseny alapján szabadon állapítsák meg.
2. Mindegyik fél megkülönböztetésmentes alapon megkövetelheti a mindkét fél légitársaságai által a területéről kiindulóan üzemeltetett légi járatok tekintetében kínált légi viteldíjaknak és fuvardíjaknak az illetékes hatóságainak egyszerűsített alapon és kizárólag tájékoztató jelleggel történő bejelentését. Előírható, hogy az ilyen, a légitársaságok általi bejelentést ne a légi viteldíj vagy fuvardíj eredeti felkínálását megelőzően kelljen megtenni.

3. Az illetékes hatóságok megvitathatják egymással az olyan kérdéseket, mint például a légi viteldíjak és fuvardíjak bejelentésére vonatkozó követelmények és eljárások, valamint a légi viteldíjak és fuvardíjak esetleges méltánytalan, észszerűtlen, diszkriminatív volta vagy támogatása.

### **13. CIKK**

#### **Statisztikák**

1. Mindegyik fél – jogszabályainak és egyéb rendelkezéseinek megfelelően, megkülönböztetésmentes módon és a megkövetelhetőség észszerű határain belül – a másik fél rendelkezésére bocsátja az e megállapodás hatálya alá tartozó légi közlekedésre vonatkozó, rendelkezésre álló statisztikákat.
2. A felek többek között a vegyes bizottság keretében együttműködnek a megállapodás szerinti légi közlekedés alakulásának nyomon követése céljából közöttük zajló statisztikai információcsere megkönnyítése érdekében.

## *II. CÍM*

### *SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS*

### **14. CIKK**

#### **Repülésbiztonság**

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet B. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. E cikk rendelkezései, valamint az (1) bekezdésben említett szabályozási követelmények és előírások felek általi végrehajtásának biztosítása céljából Örményország e megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdve megfigyelőként részt vesz az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség munkájában.  
Örményországnak a II. melléklet B. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak való megfelelésre történő átállását az Európai Unió Örményországgal együttműködésben folyamatosan nyomon követi, és időszakos értékeléseknek veti alá.  
Amint Örményország meggyőződött arról, hogy megfelel a II. melléklet B. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak, értesíti az Európai Uniót, hogy indokolt elvégezni az említett értékelést.  
Amint Örményország teljes mértékben megfelel a II. melléklet B. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak, a vegyes bizottság meghatározza Örményországnak az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségben való pontos jogállását, valamint részvételének és megfigyelői státuszának feltételeit.
3. A felek biztosítják, hogy amennyiben az egyik fél által lajstromba vett olyan légi jármű, amelynél felmerül az egyezmény alapján meghatározott nemzetközi repülésbiztonsági előírásoknak való meg nem felelés gyanúja, és légi jármű a másik fél területén lévő, a nemzetközi légi forgalom számára nyitott repülőtereken leszáll, azt az említett másik fél illetékes hatóságai által a fedélzeten vagy a légi jármű körül végzett földi ellenőrzésnek vetik alá a légi jármű és személyzete okmányainak érvényessége, valamint a légi jármű és berendezései látható állapotának vizsgálata érdekében.
4. Az egyik fél illetékes hatóságai bármikor konzultációt kérhetnek a másik fél által fenntartott biztonsági előírások vonatkozásában.
5. Az egyik fél illetékes hatóságai haladéktalanul megtesznek minden megfelelő intézkedést, ha megállapítják, hogy:
  - (a) egy légi jármű, egy termék vagy egy művelet esetleg nem teljesíti – az esettől függően – az egyezmény alapján meghatározott minimális előírásokat vagy a II. melléklet B. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelményeket és előírásokat;
  - (b) komoly aggodalmak merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy egy légi jármű vagy egy légi jármű üzemelése nem felel meg – az esettől függően – az egyezmény alapján meghatározott minimális előírásoknak vagy a II. melléklet B. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak; vagy
  - (c) komoly aggodalmak merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy – az esettől függően – az egyezmény alapján meghatározott minimális előírások vagy a II. melléklet B. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelmények és előírások tényleges fenntartása és igazgatása nem valósul meg.



6. Amennyiben az egyik fél az (5) bekezdés szerinti intézkedést hoz, arról – az intézkedés indokolásával együtt – haladéktalanul értesíti a másik felet.
7. Bármelyik fél által az (5) bekezdéssel összhangban hozott intézkedéseket okafogyottá válásukat követően meg kell szüntetni.

## 15. CIKK

### A légi közlekedés védelme

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet C. részében a légi közlekedés védelmével kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. Az Európai Bizottság a II. melléklet C. részében említett, légiközlekedés-védelemre vonatkozó releváns európai uniós jogszabályokkal összhangban ellenőrzést végezhet Örményországban. A felek létrehozják az ilyen légiközlekedés-védelmi ellenőrzések eredményeivel kapcsolatos információcseréhez szükséges mechanizmust.
3. Mivel a polgári légi jármű, utasai és személyzete biztonságának biztosítása a nemzetközi légi járatok üzemeltetésének elengedhetetlen feltétele, a felek megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó kölcsönös kötelezettségüket, és különösen a következők alapján fennálló kötelezettségeiket: az egyezmény; a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, Tokióban 1963. szeptember 14-én aláírt egyezmény; a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, Hágában 1970. december 16-án aláírt egyezmény; a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, Montrealban 1971. szeptember 23-án aláírt egyezmény; a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, Montrealban 1988. február 24-én aláírt jegyzőkönyv; és a plasztikus robbanóanyagok felderítésük céljából történő megjelöléséről szóló, Montrealban 1991. március 1-én aláírt egyezmény; amennyiben mindkét fél részes fele ezen egyezményeknek, valamint a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezménynek és jegyzőkönyvnek, amelynek a felek részes felei.
4. A felek megkeresés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzésében.
5. Amennyiben a II. melléklet C. részében a légi közlekedés védelme tekintetében meghatározott szabályozási követelmények és előírások arról nem rendelkeznek, a felek az egymással fenntartott kölcsönös kapcsolataik keretében az ICAO által megállapított nemzetközi légiközlekedés-védelmi előírásokkal és megfelelő ajánlott gyakorlattal összhangban járnak el. Mindkét fél előírja, hogy a területén lajstromba vett légi járművek üzemeltetői, azok az üzemeltetők, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy állandó lakhelye a területükön található, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői az ilyen légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.
6. Mindegyik fél biztosítja, hogy a területén hatékony intézkedéseket hozzanak a polgári légi közlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelme céljából, ideértve egyebek mellett az utasok és a kézipoggyász, valamint a feladott poggyász átvizsgálását, az utasoktól különböző személyek – ezen belül a személyzet – és személyes tárgyaik átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, az áruk, a postai küldeményeknek, a fedélzetén lévő és a repülőtéri készleteknek az átvizsgálását és védelmi ellenőrzését, valamint a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre való beléptetés ellenőrzését. Az említett intézkedéseket a légi közlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés fokozódása esetén megfelelően ki kell igazítani. Mindegyik fél beleegyezik abba, hogy a légitársaságai számára előírható a másik fél területére történő belépéshez, az onnan történő kilépéshez, illetve az ott-tartózkodáshoz az (1) és (5) bekezdésben említett légiközlekedés-védelmi rendelkezések és az említett másik fél által előírt egyéb védelmi rendelkezések betartása.
7. Egymás szuverenitásának teljes körű figyelembevétele és kölcsönös tiszteletben tartása mellett valamelyik fél a területére való belépés tekintetében egy konkrét védelmi fenyegetés kivédése érdekében védelmi intézkedéseket és sürgősségi intézkedéseket fogadhat el, amelyeket haladéktalanul közölnie kell a másik féllel. Mindegyik fél pozitív megfontolás tárgyává teszi a másik fél észszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét, és az első fél figyelembe veszi a másik fél által már alkalmazott védelmi intézkedéseket és bármely nézetet, amelyet a másik fél felvethet. Mindegyik fél elismeri azonban, hogy e cikk egyetlen rendelkezése sem korlátozza valamelyik fél azon képességét, hogy elutasítsa a megítélése szerint a biztonságára fenyegetést jelentő járatnak vagy járatoknak a területére való belépését. Mindegyik fél az általa bevezetni kívánt minden olyan különleges védelmi

intézkedésről, amelynek az e megállapodás szerint üzemeltetett légi járatokra jelentős pénzügyi vagy működési hatása lehet, előzetesen tájékoztatni fogja a másik felet, kivéve ha ez vészhelyzet miatt ésszerűen nem lehetséges. Az ilyen védelmi intézkedések megvitatása céljából – a 23. cikkben foglaltak szerint – bármelyik fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását.

8. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése vagy az ilyen légi jármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmények bekövetkezése vagy ennek veszélye esetén a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és az ilyen esemény vagy veszély gyors és biztonságos megszüntetésére irányuló egyéb megfelelő intézkedések megtétele révén.
9. Mindegyik fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet ésszerűnek tart annak biztosítására, hogy a területén a földön tartózkodó és jogellenes hatalomba kerítésnek vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légi jármű a földön maradjon, kivéve ha annak felszállását az emberi élet védelmének kényszerítő kötelezettsége indokolja. Az ilyen intézkedések meghozatalára lehetőleg kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.
10. Amennyiben az egyik fél ésszerű okból feltételezi, hogy a másik fél nem e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, azonnali konzultációt kér a másik féltől. Az ilyen konzultációkat az ilyen kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül meg kell kezdeni.
11. Az 5. cikk sérelme nélkül, amennyiben az ilyen konzultációk kezdő időpontjától számított 30 napon vagy a felek megegyezése szerinti ennél hosszabb határidőn belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez a tény alapul szolgálhat az érintett fél egy vagy több légitársasága üzemeltetési engedélyének visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez kötésére.
12. Amennyiben azt azonnali és rendkívüli fenyegetés indokolja, valamelyik fél azonnali ideiglenes intézkedést hozhat.
13. A (11) bekezdéssel összhangban hozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik fél megfelel e cikk rendelkezéseinek.

## 16. CIKK

### Légiforgalmi szolgáltatás

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik összhangban legyenek a II. melléklet D. részében a légi közlekedés tekintetében meghatározott szabályozási követelményekkel és előírásokkal, illetve amennyiben arról az uniós szabályozási keret nem rendelkezik, legalább a releváns ICAO-előírásokkal és ajánlott gyakorlattal, az e cikkben meghatározott feltételek mellett.
2. A felek együttműködnek a légiforgalmi szolgáltatás terén annak érdekében, hogy az egységes európai égboltot a jelenlegi biztonsági előírások és általában az európai légiforgalmi műveletek hatékonyságának javítása, a légiforgalmi irányítási kapacitások optimalizálása, a késések minimálisra csökkentése és a környezetvédelmi hatékonyság fokozása érdekében Örményország területére is ki lehessen terjeszteni. E célból Örményország e megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdve megfigyelőként részt vesz az Egységes Égbolt Bizottság és az egységes európai égbolttal foglalkozó más szervek munkájában. A légiforgalmi szolgáltatás területén folytatott együttműködés nyomon követéséért és előmozdításáért a vegyes bizottság felel.
3. Annak érdekében, hogy a területén elősegítse az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok alkalmazását:
  - (a) Örményország az egységes európai égboltra vonatkozó követelményeknek való megfelelés céljából meghozza a léginavigációs szolgálatok és a légiforgalmi szolgáltatás intézményi és felügyeleti struktúráinak kiigazításához szükséges intézkedéseket;
  - (b) Örményország a léginavigációs szolgáltató(k)tól legalább funkcionálisan független illetékes nemzeti felügyeleti szervet hoz létre;
  - (c) az Európai Unió bevonja Örményországot az egységes európai égbolthoz kapcsolódó, a léginavigációs szolgálatok, a légtér és az interoperabilitás területét érintő releváns operatív kezdeményezésekbe, többek között a következők révén:
    - (i) meglévő funkcionális légtérblokkal való együttműködésnek vagy ahhoz való társulásnak, illetve új funkcionális légtérblokk létrehozásának mint lehetőségnek a megvizsgálása;
    - (ii) részvétel az egységes európai égbolt hálózati funkcióiban;
    - (iii) igazodás a SESAR kiépítési terveihez;
    - (iv) az átjárhatóság javítása; továbbá
  - (d) Örményország az általános repülési hatékonyság optimalizálása, a költségek csökkentése, valamint a meglévő rendszerek biztonságának és kapacitásának javítása érdekében meghozza az európai uniós teljesítményrendszer végrehajtásához szükséges intézkedéseket.

## 17. CIKK

### Környezet

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet E. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. A felek a légi közlekedés fenntartható fejlődésének előmozdításával támogatják a környezet védelmét. A felek együtt szándékoznak működni a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásaival kapcsolatos kérdések azonosítása érdekében.
3. A felek elismerik arra irányuló együttműködésük fontosságát, hogy e megállapodás célkitűzéseivel összhangban megvizsgálják és minimálisra csökkentik a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatását.
4. A felek elismerik az éghajlatváltozás elleni küzdelem fontosságát, és ezen belül a légi közlekedéshez kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátások belföldi és nemzetközi szinten történő kezelésének fontosságát. Megállapodnak abban, hogy fokozzák az együttműködést az említett kérdésekkel kapcsolatban, többek között a releváns többoldalú megállapodások révén, különös tekintettel az 39. ICAO-közgyűlésen elfogadott piaci alapú globális intézkedés végrehajtására, valamint az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodás 6. cikkének (4) bekezdése által létrehozott mechanizmusnak a légi közlekedési ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátásai, valamint az említett cikk szerinti, a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások szempontjából különös jelentőséggel bíró bármely egyéb szempont kezelését célzó, globális piaci alapú intézkedések kialakítása során történő alkalmazására.
5. A felek vállalják, hogy a légi közlekedés környezeti hatásainak kezelésére irányuló együttműködés javítása érdekében biztosítják a szakértők közötti információcserét, rendszeres közvetlen kommunikációt és párbeszédet, többek között a következő területeken:
  - (a) környezetbarát légi közlekedési technológiákkal kapcsolatos kutatás és fejlesztés;
  - (b) a légiforgalmi szolgáltatási innováció a légi közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében;
  - (c) fenntartható alternatív légi közlekedési üzemanyagok kutatása és fejlesztése;
  - (d) a légi közlekedés környezeti hatásaival és a légi közlekedés éghajlatváltozás szempontjából releváns kibocsátásainak a csökkentésével kapcsolatos kérdések; és
  - (e) zajcsökkentés és zajmérés a légi közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében.
6. A felek multilaterális környezetvédelmi jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban ténylegesen is fokozzák az – egyebek mellett pénzügyi és technológiai – együttműködést a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások kezelését célzó intézkedésekkel kapcsolatban.
7. A felek elismerik annak szükségességét, hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak a légi közlekedés környezeti hatásainak megelőzése vagy más módon történő kezelése érdekében, feltéve hogy ezek az intézkedések teljes mértékben összhangban vannak a nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel.

## 18. CIKK

### A légitársaságok felelőssége

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

## 19. CIKK

### Fogyasztóvédelem

Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet F. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.

## 20. CIKK

### Számítógépes helyfoglalási rendszerek

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet A. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. A számítógépes helyfoglalási rendszereknek (a továbbiakban: SzHR) az egyik fél területén működő értékesítői jogosultak SzHR-jüket azon utazási irodáknál vagy utazási társaságoknál bevezetni, karbantartani és szabadon

- rendelkezésre bocsátani, amelyek fő gazdasági tevékenységként utazáshoz kapcsolódó termékeket forgalmaznak a másik fél területén, feltéve hogy minden egyes SzHR megfelel a másik fél releváns szabályozási követelményeinek.
3. Mindegyik fél megszüntet minden olyan meglévő követelményt, amely korlátozhatja az egyik fél SzHR-jének a másik fél piacára való szabad belépését, vagy más módon korlátozza a versenyt. A felek tartózkodnak attól, hogy ilyen követelményeket fogadjanak el.
  4. A felek nem írják elő, illetve engedik előírni a területükön a másik fél SzHR-értékesítői számára az SzHR megjelenítésére vonatkozó, a saját SzHR-értékesítői számára vagy a piacon működő bármely más SzHR tekintetében előírtaktól eltérő követelmények alkalmazását. A felek nem akadályozzák meg az SzHR-értékesítők, azok szolgáltatói és előfizetői közötti, olyan megállapodások megkötését, amelyek utazási szolgáltatásokra vonatkozó információk cseréjével kapcsolatosak és megkönnyítik az átfogó és pártatlan információk fogyasztók számára történő megjelenítését, illetve olyan megállapodások megkötését, amelyek a semleges megjelenítésre vonatkozó szabályozási követelmények teljesítésére vonatkoznak.
  5. A felek biztosítják, hogy az egyik fél SzHR-tulajdonosai és -üzemeltetői, amelyek megfelelnek a másik fél releváns szabályozási követelményeinek, a másik fél területén ugyanolyan feltételek mellett lehessenek SzHR-tulajdonosok, mint az említett fél piacon működő bármely más SzHR-tulajdonos vagy -üzemeltető.

## **21. CIKK**

### **Szociális szempontok**

1. Az I. mellékletben megállapított átmeneti rendelkezésekre figyelemmel a felek gondoskodnak arról, hogy releváns jogszabályaik, szabályaik és eljárásaik megfeleljenek a II. melléklet G. részében a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott szabályozási követelményeknek és előírásoknak.
2. A felek elismerik annak fontosságát, hogy figyelembe vegyék e megállapodás munkavállalókra, foglalkoztatásra és munkafeltételekre gyakorolt hatását. A felek vállalják, hogy együttműködnek a többek között a foglalkoztatásra, az alapvető munkahelyi jogokra, a munkakörülményekre, a szociális védelemre és a szociális párbeszédre gyakorolt hatásokat érintő, a megállapodás hatálya alá tartozó munkaügyi kérdésekben.
3. A felek jogszabályaik, egyéb rendelkezéseik és gyakorlataik révén előmozdítják a magas szintű védelmet a polgári légi közlekedési ágazat munkaügyi és szociális szegmensében.
4. A felek elismerik azon előnyök fontosságát, amelyek a nyitott és versenyalapú piacokból származó jelentős gazdasági haszon és a munkavállalók javát szolgáló magas szintű munkaügyi normák ötvözéséből származnak. A felek e megállapodást oly módon hajtják végre, hogy az az érintett légitársaságok tulajdonjogától vagy jellegétől függetlenül hozzájáruljon a magas szintű munkaügyi normákhoz, és biztosítsa, hogy a jogszabályaikban és egyéb rendelkezéseikben foglalt jogok és elvek ne sérüljenek, hanem hatékonyan érvényesüljenek.
5. A felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Örményország és EU-tagállamok által megerősített alapvető egyezményeiben foglalt, nemzetközileg elismert alapvető munkaügyi normákat előmozdítják, valamint jogszabályaikban és gyakorlatukban hatékonyan érvényre juttatják.
6. A felek kötelezettséget vállalnak a polgári légi közlekedési ágazat szempontjából releváns munkaügyi és szociális területre vonatkozó más nemzetközileg elfogadott előírások és megállapodások előmozdítására és nemzeti jogszabályaikban való hatékony végrehajtására és érvényesítésére.
7. Bármely fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását olyan munkaügyi kérdések megoldására, amelyeket jelentősnek minősít.

## *III. CÍM*

### *INTÉZMÉNYI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK*

## **22. CIKK**

### **Értelmezés és végrehajtás**

1. A felek minden megfelelő – általános vagy konkrét – intézkedést meghoznak az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítése érdekében, valamint tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetné e megállapodás célkitűzéseinek megvalósulását.
2. Mindegyik fél maga felel a megállapodás saját területén való megfelelő érvényesítéséért.
3. Mindegyik fél minden szükséges információt és segítséget megad a másik félnek – az érintett fél alkalmazandó jogszabályaira és egyéb rendelkezéseire figyelemmel – a másik fél által az esetleges jogsértésekre vonatkozóan az e megállapodással összhangban a hatáskörében elvégzett vizsgálatokkal összefüggésben.

4. Amennyiben a felek e megállapodás által rájuk ruházott hatáskörükben a másik fél érdekeltségébe tartozó és a másik fél illetékes hatóságait vagy vállalkozásait érintő kérdésben járnak el, a végső döntést megelőzően teljes körűen tájékoztatják a másik fél illetékes hatóságait, és lehetőséget biztosítanak számukra észrevételeik megtételére.
5. Amennyiben e megállapodás rendelkezései és a II. mellékletben meghatározott jogi aktusok rendelkezései lényegében megegyeznek az EU-szerződések vonatkozó szabályaival és az EU-szerződések alkalmazásában elfogadott jogi aktusokkal, az említett rendelkezéseket végrehajtásuk és alkalmazásuk során a Bíróság vonatkozó ítéleteivel és határozataival, valamint az Európai Bizottság releváns határozataival összhangban kell értelmezni.

### 23. CIKK

#### Vegyes bizottság

1. Létrejön a felek képviselőiből álló vegyes bizottság. A vegyes bizottság a megállapodás alkalmazásának felügyeletéért felel és biztosítja annak megfelelő végrehajtását. A vegyes bizottság ajánlásokat tesz, és az e megállapodásban kifejezetten előírt esetekben határozatokat hoz.
2. A vegyes bizottság tevékenységeinek végzése és határozatainak meghozatal során konszenzus alapján jár el. A vegyes bizottság határozatai kötelezők a felekre nézve.
3. A vegyes bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.
4. A vegyes bizottság szükség szerint, de legalább évente egyszer ülésezik. A vegyes bizottság ülésének összehívását bármelyik fél kérheti.
5. E megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megoldása érdekében bármelyik fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra, de legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított két hónapon belül kell összehívni, kivéve ha erről a felek másként állapodnak meg.
6. E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a felek információt cserélnek, és bármelyik fél kérésére konzultációkat tartanak a vegyes bizottság keretében.
7. A 3. cikkben meghatározott forgalmi jogok nyújtása alapján a vegyes bizottság határozattal jóváhagyja az Európai Unió által az I. melléklet (1) bekezdésében meghatározott uniós jogszabályok rendelkezéseinek Örményország általi végrehajtásáról és alkalmazásáról készített értékelést.
8. A 6. cikkel összhangban a vegyes bizottság megvizsgálja a felek légitársaságaiba irányuló befektetésekkel és a felek légitársaságainak tényleges ellenőrzésében bekövetkező változásokkal kapcsolatos kérdéseket.
9. A 14. cikkel összhangban a vegyes bizottság nyomon követi az Örményországban lajstromozott és az Örményország szabályozói felügyelete alatt álló üzemeltetők által használt olyan légi járművek az I. mellékletben előírt átállási időszak alatti fokozatos kivonását, amelyek nem rendelkeznek a II. melléklet B. részében meghatározott releváns uniós jogszabályokkal összhangban kiállított típusalkalmazási bizonyítvánnyal, annak érdekében, hogy e légi járművek az I. melléklet 7. pontjával összhangban fokozatosan kivonásra kerüljenek.
10. A vegyes bizottság együttműködést is kialakít, különösen a következők révén:
  - (a) felülvizsgálja az e megállapodás szerinti légi járatokat érintő piaci feltételeket;
  - (b) a tisztességes verseny és a szabályozásbeli konvergencia biztosítása, valamint a légi járatok üzemeltetéséhez kapcsolódó szabályozási terhek minimalizálása érdekében a hatékony megoldást szem előtt tartva kezeli az üzleti tevékenységekkel kapcsolatos kérdéseket és a 9. cikk szerinti kereskedelmi lehetőségekkel kapcsolatos kérdéseket, amelyek egyebek mellett akadályozhatják a piaci hozzáférést és az e megállapodás szerinti légi járatok zavartalan üzemeltetését;
  - (c) információt cserél, ideértve a felek jogszabályaiban, egyéb rendelkezéseiben és politikáiban bekövetkező olyan változásokkal kapcsolatos tanácsadást, amelyek hatással lehetnek a légi járatokra;
  - (d) mérlegeli az e megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, és adott esetben ajánlásokat tesz e megállapodás módosítására vagy a harmadik országok e megállapodáshoz való csatlakozására vonatkozó feltételekre és eljárásokra;
  - (e) megvitatja a befektetésekkel, a tulajdonlással és az ellenőrzéssel kapcsolatos általános kérdéseket;
  - (f) a szabályok és az intézkedések kölcsönös elismerésének és konvergenciájának elérése érdekében fejleszti a szabályozási együttműködést és a kölcsönös elkötelezettséget;
  - (g) adott esetben előmozdítja a konzultációt a nemzetközi szervezetekben, harmadik országokkal ápolt kapcsolatokban és többoldalú megállapodásokban kezelt légi közlekedési kérdésekről, beleértve a közös megközelítés elfogadásának mérlegelését is;
  - (h) elősegíti az e megállapodás szerinti légi járatok fejlesztésének nyomon követése céljából a felek közötti statisztikai információcserét; és

- (i) figyelembe veszi az e megállapodás végrehajtása során jelentkező társadalmi hatásokat, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra.
11. Amennyiben a vegyes bizottság a megkeresését követő hat hónapon belül nem foglalkozik az elé terjesztett kérdéssel, a felek a 25. cikk alapján megfelelő védintézkedéseket fogadhatnak el.
12. E megállapodás nem zárja ki a vegyes bizottságon kívüli felek illetékes hatóságai közötti, egyebek mellett a védelem, a biztonság, a környezetvédelem, a légiforgalmi szolgáltatás, a légi közlekedési infrastruktúra, a verseny és a fogyasztóvédelem területén folyó együttműködést és egyeztetéseket. A felek tájékoztatják a vegyes bizottságot az említett együttműködés és egyeztetések olyan eredményeiről, amelyek befolyásolhatják e megállapodás végrehajtását.

## 24. CIKK

### Vitarendezési eljárás és választottbíráskodás

1. Az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos viták – a 8. cikk alapján felmerülő kérdések kivételével –, amelyeket a vegyes bizottság ülésén nem sikerül rendezni, az e cikkben meghatározott eljárásokkal összhangban bármelyik fél kérésére választottbíráóság elé terjeszthetők.
2. A választottbíráósági eljárás iránti kérelmet írásban kell benyújtani a másik félnek. A panaszos félnek kérelmében meg kell jelölnie a panasz tárgyát képező intézkedést, és egyértelműen ismertetnie kell az okokat, hogy az említett intézkedés megítélése szerint miért nem egyeztethető össze e megállapodással.
3. A felek eltérő megállapodása hiányában a választottbíráóság három választottbíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:
- (a) a választottbíráósági eljárás iránti kérelem kézhezvételétől számított 20 napon belül mindegyik fél kinevez egy választottbíró. E két választottbíró a kinevezésüket követő 30 napon belül közös megegyezéssel kinevez egy harmadik választottbíró, aki a választottbíráóság elnökeként jár el;
- (b) ha valamelyik fél nem nevez ki választottbíró, vagy a harmadik választottbíró az a) pontnak megfelelő kinevezésére nem kerül sor, bármelyik fél felkérheti az ICAO-tanács elnökét, hogy az említett kérelem kézhezvételétől számított 30 napon belül nevezze ki a szükséges választottbíró, illetve választottbírákat. Ha az ICAO-tanács elnöke Örményország vagy valamely EU-tagállam állampolgára, a kinevezést az ICAO-tanács azon rangidős alelnöke végzi, aki sem Örményországnak, sem valamely EU-tagállamnak nem az állampolgára.
4. A választottbíráóság felállításának időpontja az az időpont, amikor a három választottbíró közül az utolsó a vegyes bizottság által megállapítandó eljárások szerint elfogadja a kinevezést.
5. Amennyiben bármelyik fél azt kéri, a választottbíráóság a felállításától számított 10 napon belül előzetes döntést hoz arról, hogy sürgősnek tekinti-e az ügyet.
6. A választottbíráóság – bármelyik fél kérelmére – utasíthatja a másik felet, hogy a választottbíráóság végleges döntéséig hozzon átmeneti enyhítő intézkedéseket.
7. A választottbíráóság a felállítását követő 90 napon belül időközi jelentést küld a felek részére, amelyben tájékoztatást nyújt a tényállásról, a releváns rendelkezések alkalmazhatóságáról, valamint a megállapításait és ajánlásait alátámasztó alapvető indokokról. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíráóság elnöke írásban értesíti a feleket, ismertetve a késedelem okait és az időközi jelentés közlésének tervezett időpontját. Az időközi jelentés közlésére semmilyen körülmények között nem kerülhet sor a választottbíráóság felállításától számított 120 napnál később.
8. Az időközi jelentés közlésétől számított 14 napon belül bármelyik fél írásban felkérheti a választottbíráóságot, hogy meghatározott szempontokból vizsgálja felül az időközi jelentést.
9. Sürgős esetekben a választottbíráóság minden erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy az időközi jelentést a felállításától számított 45, de legkésőbb 60 napon belül megküldje. Az időközi jelentés közlésétől számított hét napon belül bármelyik fél írásban felkérheti a választottbíráóságot, hogy egyes konkrétan meghatározott szempontokból vizsgálja felül az időközi jelentést. A felek által az időközi jelentéssel kapcsolatban tett írásbeli észrevételek vizsgálatát követően a választottbíráóság módosíthatja a jelentését, és általa indokoltnak vélt további vizsgálatokat folytathat le. A végleges döntésben szereplő megállapításoknak tartalmazniuk kell az időközi felülvizsgálat szakaszában kifejtett érvek kielégítő tárgyalását, és világos válaszokat kell adniuk a felek által megfogalmazott kérdésekre és észrevételekre.
10. A választottbíráóság a felállításától számított 120 napon belül közli végleges döntését a felekkel. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíráóság elnöke írásban értesíti a feleket, ismertetve

a késedelem okait és a döntés közlésének tervezett időpontját. A döntés közlésére semmilyen körülmények között nem kerülhet sor a választottbíróóság felállításától számított 150 napnál később.

11. Sürgős esetekben a választottbíróóság minden erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy a döntést a felállításától számított 60 napon belül közölje. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy ez a határidő nem tartható, a választottbíróóság elnöke írásban értesíti a feleket, ismertetve a késedelem okait és a döntés közlésének tervezett időpontját. A döntés közlésére semmilyen körülmények között nem kerülhet sor a választottbíróóság felállításától számított 75 napnál később.
12. A felek kérelmet nyújthatnak be a végső döntés pontosítása iránt annak közlésétől számított 10 napon belül, és bármely megadott pontosítást az ilyen kérelemtől számított 15 napon belül kell biztosítani.
13. Ha a választottbíróóság e megállapodás megsértését állapítja meg, és úgy ítéli meg, hogy a felelős fél nem tesz eleget a választottbíróóság végleges döntésének, vagy a választottbíróóság végleges döntésének közlésétől számított 40 napon belül nem jut kölcsönösen kielégítő megállapodásra a másik féllel, a másik fél felfüggesztheti az e megállapodás alapján keletkezett hasonló előnyök alkalmazását, illetve részben vagy szükség esetén teljes mértékben felfüggesztheti e megállapodás végrehajtását mindaddig, amíg a felelős fél nem tesz eleget a választottbíróóság végleges döntésének, vagy a felek megállapodásra nem jutnak egy kölcsönösen kielégítő megoldásról.

## **25. CIKK**

### **Védintézkedések**

1. Amennyiben az egyik fél úgy ítéli meg, hogy a másik fél nem teljesítette e megállapodás szerinti kötelezettségét, megfelelő védintézkedéseket hozhat. A védintézkedéseket – tárgyi és időbeli hatályuk tekintetében – a helyzet orvoslásához vagy e megállapodás egyensúlyának fenntartásához okvetlenül szükséges mértékre kell korlátozni. Azon intézkedéseket kell előnyben részesíteni, amelyek e megállapodás érvényesülését a legkevésbé zavarják.
2. A védintézkedések meghozatalát mérlegelő fél a vegyes bizottságon keresztül haladéktalanul értesíti a másik felet, és minden releváns információt a rendelkezésére bocsát.
3. A felek a vegyes bizottság keretében haladéktalanul konzultációkat kezdenek egy kölcsönösen elfogadható megoldás megtalálása érdekében.
4. A 4. cikk (1) bekezdése c) pontjának és az 5. cikk (1) bekezdése c) pontjának sérelme nélkül az érintett fél nem hozhat védintézkedést az e cikk (2) bekezdése szerinti értesítés időpontját követő egy hónap leteltéig, kivéve ha az e cikk (3) bekezdése szerinti konzultációs eljárás az említett időtartam lejárta előtt befejeződik.
5. Az érintett fél haladéktalanul értesíti a vegyes bizottságot a meghozott intézkedésekről, és minden releváns információt a rendelkezésére bocsát.
6. Az e cikk rendelkezései alapján hozott valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a vétkes fél eleget tesz e megállapodás rendelkezéseinek.

## **26. CIKK**

### **Más megállapodásokhoz való viszony**

1. A 30. cikk szerinti ideiglenes alkalmazás időtartama alatt az Örményország és az EU-tagállamok között e megállapodás aláírásának időpontjában hatályban lévő kétoldalú megállapodásokat és egyezményeket fel kell függeszteni, kivéve az e cikk (2) bekezdésében előírt mértékben.
2. Az (1) és (3) bekezdés ellenére, és feltéve, hogy az Európai Unió légitársaságai között nem áll fenn az illetőségük alapján való megkülönböztetés:
  - (a) továbbra is gyakorolhatók az Örményország és az EU-tagállamok közötti kétoldalú megállapodások vagy egyezmények szerinti, a tulajdonjogra, a forgalmi jogokra, a kapacitásra, gyakoriságra, a légi járművek típusára vagy cseréjére, a közös üzemelésre és a díjszabásra vonatkozó meglévő jogok, valamint kedvezőbb feltételek és elbírálások, amelyek e megállapodás aláírásának időpontjában hatályban vannak, és amelyek nem tartoznak e megállapodás hatálya alá, illetve az érintett légitársaságok szabadsága szempontjából az e megállapodásban foglaltaknál kedvezőbb vagy rugalmasabb feltételeket biztosítanak;
  - (b) a felek között a tekintetben kialakuló vitát, hogy Örményország és az EU-tagállamok közötti kétoldalú megállapodások vagy egyezmények szerinti feltételek és elbírálások kedvezőbbek-e, illetve rugalmasabbak-e, a 24. cikkben meghatározott vitarendezési mechanizmus keretében kell rendezni. Az egymásnak ellentmondó feltételek és elbírálások közötti viszony meghatározásának módjára vonatkozó vitákat szintén a 24. cikkben meghatározott vitarendezési mechanizmus keretében kell rendezni.

3. E megállapodásnak a 30. cikk szerinti hatálybalépésétől kezdve – az e cikk (2) bekezdésére is figyelemmel – e megállapodás elsőbbséget élvez az Örményország és az EU-tagállamok között e megállapodás aláírásának időpontjában meglévő kétoldalú megállapodások és egyezmények releváns rendelkezéseivel szemben.
4. Amennyiben a felek többoldalú megállapodás részes felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott, e megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a 23. cikk szerint, kell időben konzultálni a vegyes bizottság keretében annak meghatározása céljából, hogy az ilyen fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

## **27. CIKK**

### **Módosítások**

1. A 23. cikkel összhangban tartott konzultációk alapján a felek megállapodhatnak e megállapodás bármely módosításáról. A módosítások a 30. cikkben meghatározott feltételekkel összhangban lépnek hatályba.
2. Ha az egyik fél módosítani kívánja e megállapodás rendelkezéseit, erről a döntéséről értesíti a vegyes bizottságot.
3. A vegyes bizottság – az egyik fél javaslatára – e cikkel összhangban konszenzussal határozhat e megállapodás mellékleteinek módosításáról.
4. E megállapodás nem érinti az egyes felek azon jogát, hogy a megkülönböztetésmentesség elvének és e megállapodás rendelkezéseinek való megfelelésre figyelemmel akár a légi közlekedés területén, akár a II. mellékletben említett valamely kapcsolódó területen egyoldalúan új jogszabályokat fogadjon el, vagy módosítsa a meglévő jogszabályait.
5. Amennyiben az egyik fél a légi közlekedés területén vagy a II. mellékletben említett valamely kapcsolódó területen új jogszabályt kíván elfogadni vagy meglévő jogszabályt kíván módosítani, az esetnek megfelelően lehetőség szerint tájékoztatja erről a másik felet. Bármelyik fél kérésére eszmecserére kerülhet sor a vegyes bizottság keretein belül.
6. Mindegyik fél rendszeresen és mihelyt helyénvaló tájékoztatja a másik felet a légi közlekedés területén vagy a II. mellékletben említett valamely kapcsolódó területen elfogadott új jogszabályról vagy meglévő jogszabály módosításáról. A vegyes bizottság az ezt követő 60 napon belül bármely fél kérésére eszmecserét tart az ilyen új jogszabálynak vagy módosításnak az e megállapodás megfelelő működésére gyakorolt hatásáról.
7. A vegyes bizottság a (6) bekezdésben említett eszmecserét követően:
  - (a) határozatot fogad el e megállapodás II. mellékletének felülvizsgálatáról annak érdekében, hogy abba a viszonyosság alapján szükség esetén integrálják a kérdéses új jogszabályt vagy módosítást;
  - (b) határozatot fogad el, amelyben megállapítja, hogy a kérdéses új jogszabály vagy módosítás összhangban áll e megállapodással; vagy
  - (c) e megállapodás megfelelő érvényesülésének biztosítása érdekében egyéb, észszerű határidőn belül elfogadandó intézkedést ajánl.

## **28. CIKK**

### **Megszűnés**

A felek bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesíthetik a másik felet az e megállapodás megszüntetésére irányuló döntésükről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO-nak és az Egyesült Nemzetek Szervezete Titkárságának is megküldik.

E megállapodás a megszűnésről küldött írásbeli értesítés időpontját követően egy évvel, a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) érvényben lévő forgalmi idénye végén, greenwichi középido szerint éjfélkor szűnik meg, amennyiben ezen időszak lejártá előtt a felek nem egyeznek meg az értesítés visszavonásáról.

## **29. CIKK**

### **Nyilvántartásba vétel**

Hatálybalépését követően e megállapodást és valamennyi módosítását az egyezmény 83. cikkével összhangban az ICAO-tanácsnál, illetőleg az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 102. cikkével összhangban az Egyesült Nemzetek Szervezete Titkárságánál nyilvántartásba kell venni.



### 30. CIKK

#### Hatálybalépés és ideiglenes alkalmazás

1. E megállapodást a feleknek belső rendelkezéseikkel összhangban meg kell erősíteniük vagy jóvá kell hagyniuk. A megerősítő vagy jóváhagyó okiratot a letéteményesnél helyezik letétbe, amely értesíti erről a másik felet.
2. E megállapodás letéteményese az Európai Unió Tanácsának főttkára.
3. E megállapodás a letéteményes által a feleknek küldött, az utolsó megerősítő vagy jóváhagyó okirat kézhezvételét megerősítő értesítés időpontját követő második hónap első napján lép hatályba.
4. A (3) bekezdés ellenére a felek megállapodnak abban, hogy az (5) bekezdés alapján – alkalmazhatóság szerint a saját belső eljárásaikkal és nemzeti jogszabályaikkal összhangban – ideiglenesen alkalmazzák e megállapodást.
5. Az ideiglenes alkalmazás a letéteményes által a feleknek küldött, a következők kézhezvételét megerősítő értesítés időpontját követő második hónap első napjától lép hatályba:
  - (a) az Európai Unió által küldött értesítés az Európai Unió és tagállamai számára releváns és e célból szükséges eljárások befejezéséről; és
  - (b) az (1) bekezdésben említett, Örményország által letétbe helyezett megerősítő vagy jóváhagyó okirat.

### 31. CIKK

#### Hiteles szövegek

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

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

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

Kelt Brüsszelben, a kétezzer-huszonegyedik év november havának tizenötödik napján.

#### I. MELLÉKLET

##### ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

1. A II. melléklet C. részében meghatározott légitözlekedés-védelmi jogszabályok kivételével, a II. mellékletben a légi közlekedéssel kapcsolatban meghatározott valamennyi szabályozási követelmény és előírás Örményország általi teljesítése az Európai Unió felelősségi körébe tartozó értékelés tárgyát képezi, amelyet a vegyes bizottság határozata hitelesít. Az ilyen értékelést legkésőbb e megállapodás hatálybalépésétől számított két éven belül el kell végezni.
2. A 3. cikk ellenére e megállapodás szerint kölcsönösen elfogadott jogok és meghatározott útvonalak az (1) bekezdésben említett határozat elfogadásáig nem terjednek ki a felek légitársaságai tekintetében az ötödik szabadságjog gyakorlására, kivéve azon forgalmi jogok gyakorlását, amelyek az Örményország és az EU-tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodásokkal összhangban már megadtak, ideértve az Örményország légitársaságai által az Európai Unió területén belül található pontok között üzemeltetett járatokat is. Amint az (1) bekezdésben említett határozat elfogadásra kerül, a felek légitársaságai jogosultakká válnak az ötödik szabadságjogok gyakorlására, ideértve a 3. cikkel összhangban az Örményország légitársaságai által az Európai Unió területén belül található pontok között üzemeltetett járatokat is.
3. A II. melléklet C. részében meghatározott légitözlekedés-védelmi jogszabályokhoz kapcsolódó szabályozási követelmények és előírások Örményország általi teljesítése az Európai Unió felelősségi körébe tartozó értékelés tárgyát képezi, amelyet a vegyes bizottság határozata hitelesít. Az ilyen értékelést legkésőbb e megállapodás hatálybalépésétől számított három éven belül el kell végezni. Örményország eközben végrehajtja az Európai Polgári Repülési Konferencia 30. számú dokumentumát.
4. Amint a (3) bekezdésben említett határozat elfogadásra kerül, a II. melléklet C. részében említett légitözlekedés-védelmi jogszabályok bizalmas részeit az érzékeny védelmi adatok – köztük az EU-minősített adatok – cseréjéről szóló megállapodás megkötése után hozzáférhető kell tenni Örményország megfelelő hatósága számára.
5. A II. mellékletben meghatározott, légi közlekedésre vonatkozó európai uniós jogszabályok Örményország általi teljes körű alkalmazására való fokozatos átállás rendszeres értékelés tárgyát képezheti. Az értékeléseket az Európai Bizottság Örményországgal együttműködésben végzi.

6. Az (1) bekezdésben említett határozat időpontjától kezdve Örményország a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében foglaltakkal lényegében megegyező szabályokat alkalmaz az üzemeltetési engedélyek vonatkozásában. A 4. cikk (3) bekezdésének rendelkezéseit az alkalmasság kölcsönös elismerése vagy az örmény illetékes hatóságok által az illetőségre vonatkozóan tett megállapítások tekintetében az Európai Unió illetékes hatóságai azt követően alkalmazzák, hogy a vegyes bizottság megerősíti, hogy Örményország teljes körűen alkalmazza az említett, üzemeltetési engedélyekkel kapcsolatos szabályokat.
7. A vegyes bizottságon belül hozott határozatok sérelme nélkül és a 25. cikkel összhangban az örményországi nyilvántartásban lajstromozott és Örményország szabályozói felügyelete alatt álló üzemeltetők használt, a II. melléklet B. részében meghatározott releváns uniós jogszabályoknak megfelelően az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) által kiállított típusalkalmassági bizonyítvánnyal nem rendelkező légi járművek légi alkalmasságának irányítását legkésőbb 2023. január 1-jéig lehet Örményország alkalmazandó nemzeti követelményeivel összhangban az örmény illetékes hatóságok felelőssége mellett végezni, feltéve hogy a légi jármű megfelel az egyezmény alapján megállapított nemzetközi biztonsági előírásoknak. Az ilyen légi járművek nem élvezhetik az e megállapodás biztosította jogokat, és nem üzemeltethetők az Európai Unióba irányuló, onnan kiinduló vagy azon belüli légi járatok működtetéséhez.

## II. MELLÉKLET

(Rendszeresen frissítendő)

### A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSRE ALKALMAZANDÓ SZABÁLYOK

E melléklet vagy az I. melléklet eltérő rendelkezése hiányában a következő jogi aktusok alkalmazandó rendelkezéseiben foglalt szabályozási követelményeket és előírásokat e megállapodással összhangban be kell tartani. Az egyes jogi aktusokra való hivatkozást szükség esetén az e mellékletben meghatározott egyedi kiigazítások egészítik ki.

#### A. PIACI HOZZÁFÉRÉS ÉS KAPCSOLÓDÓ KÉRDÉSEK

1008/2008/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról

Alkalmazandó rendelkezések: 2. cikk, 23. cikk (1) bekezdés, 24. cikk, I. melléklet, valamint a II. fejezet e megállapodás I. mellékletének 6. pontjával összhangban.

785/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, a következővel módosítva:

– A Bizottság 2010. április 6-i 285/2010/EU rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–8. cikk.

2009/12/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk.

96/67/EK

A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk, 11–21. cikk és a melléklet; a 20. cikk (2) bekezdésének alkalmazása tekintetében „a Bizottság” helyett „a vegyes bizottság” értendő.

80/2009/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 80/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról és a 2299/89/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk és a mellékletek.

## B. REPÜLSÉSBIZTONSÁG

### A polgári repülés biztonsága és az EASA-ról szóló alaprendelet

216/2008/EK

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, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2009. július 30-i 690/2009/EK rendelete
- Az 1108/2009/EK rendelet esetében

Alkalmazandó rendelkezések: 1–3. cikk (csak az első bekezdés) és a melléklet.

- A Bizottság 2013. január 8-i 6/2013/EU rendelete
- A Bizottság 2016. január 5-i (EU) 2016/4 rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–68. cikk, a 65. cikk kivételével, a 69. cikk (1) bekezdésének második albekezdése, a 69. cikk (4) bekezdése, valamint az I–VI. melléklet.

319/2014/EU

A Bizottság 319/2014/EU rendelete (2014. március 27.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által felszámított tanúsítási és szolgáltatási díjakról és az 593/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–17. cikk és a melléklet.

646/2012/EU

A Bizottság 646/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. július 16.) a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti pénzbírságokra és időszakos kényszerítő bírságokra vonatkozó részletes végrehajtási szabályok megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–25. cikk

104/2004/EK

A Bizottság 104/2004/EK rendelete (2004. január 22.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség fellebbezési tanácsának szervezetére és összetételére vonatkozó szabályok megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–7. cikk és a melléklet.

### Légi üzemeltetés

965/2012/EU

A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2013. augusztusi 14-i 800/2013/EU rendelete
- A Bizottság 2014. január 27-i 71/2014/EU rendelete
- A Bizottság 2014. január 29-i 83/2014/EU rendelete
- A Bizottság 2014. április 7-i 379/2014/EU rendelete
- A Bizottság 2015. január 29-i (EU) 2015/140 rendelete
- A Bizottság 2015. július 31-i (EU) 2015/1329 rendelete
- A Bizottság 2015. április 23-i (EU) 2015/640 rendelete
- A Bizottság 2015. december 11-i (EU) 2015/2338 rendelete
- A Bizottság 2016. július 22-i (EU) 2016/1199 rendelete
- A Bizottság 2017. március 1-jei (EU) 2017/363 rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9a. cikk, I–VIII. melléklet.

### Légi személyzet

1178/2011/EU

A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2012. március 30-i 290/2012/EU rendelete
- A Bizottság 2014. január 27-i 70/2014/EU rendelete

- A Bizottság 2014. március 13-i 245/2014/EU rendelete
- A Bizottság 2015. március 17-i (EU) 2015/445 rendelete
- A Bizottság 2016. április 6-i (EU) 2016/539 rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk, I–IV. melléklet.

### **Balesetek kivizsgálása**

996/2010/EU

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

- Az Európai Parlament és a Tanács 2014. április 3-i 376/2014/EU rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–23. cikk, a 7. cikk (4) bekezdése és a 19. cikk kivételével (amelyet a 376/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezett).

2012/780/EU

A Bizottság 2012/780/EU határozata (2012. december 5.) a polgári légi közlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikkének (5) bekezdésével létrehozott, biztonsági ajánlások európai központi adattárához és az ajánlásokra adott válaszokhoz való hozzáférési jogokról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk.

### **Eredeti légialkalmasság**

748/2012/EU

A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2013. január 8-i 7/2013/EU rendelete
- A Bizottság 2014. január 27-i 69/2014/EU rendelete
- A Bizottság 2015. június 30-i (EU) 2015/1039 rendelete
- A Bizottság 2016. január 5-i (EU) 2016/5 rendelete
- Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, I. melléklet

### **Folyamatos légialkalmasság**

1321/2014/EU

A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2015. július 3-i (EU) 2015/1088 rendelete
- A Bizottság 2015. szeptember 16-i (EU) 2015/1536 rendelete
- A Bizottság 2017. február 27-i (EU) 2017/334 rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–6. cikk, I–IV. melléklet.

### **Kiegészítő légialkalmassági előírások**

(EU) 2015/640

A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk és a mellékletek.

### **Repülőterek**

139/2014/EU

A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, I–IV. melléklet.

### **Harmadik országbeli üzemeltetők**

452/2014/EU

A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légi közlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk, valamint az 1. és 2. melléklet.

### **Légiforgalmi szolgáltatás és léginavigációs szolgálatok**

(EU) 2015/340

A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.) a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, I–IV. melléklet.

(EU) 2017/373

A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk és a mellékletek.

### **Események bejelentése**

376/2014/EU

Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–7. cikk; 9. cikk (3) bekezdése; 10. cikk (2)–(4) bekezdése; 11. cikk (1) és (7) bekezdése; 13. cikk, a 13. cikk (9) bekezdése kivételével; 14–16. cikk; 21. cikk, valamint az I–III. melléklet.

(EU) 2015/1018

A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légi közlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1. cikk, és az I–V. melléklet.

### **Szabványosítási vizsgálatok**

628/2013/EU

A Bizottság 628/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. június 28.) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok végzésével és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szabályai alkalmazásának nyomon követésével kapcsolatos munkamódszereiről, valamint a 736/2006/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–26. cikk.

### **Az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légitársaságok uniós légi közlekedés-biztonsági listája**

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 légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–13. cikk, 15–16. cikk és a 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

Alkalmazandó rendelkezések: 1–6. cikk, 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, legutóbb a következővel módosítva:

– A Bizottság 2016. június 16-i (EU) 2016/963 végrehajtási rendelete.

Alkalmazandó rendelkezések: 1. és 2. cikk, I. és II. melléklet.

### **A polgári repülés területére vonatkozó műszaki követelmények és igazgatási eljárások**

3922/91/EGK

A Tanács 3922/91/EGK rendelete (1991. december 16.) a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról, a következőkkel módosítva:

– Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 12-i 1899/2006/EK rendelete

– Az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 20-i 1900/2006/EK rendelete

– A Bizottság 2007. december 11-i 8/2008/EK rendelete

– A Bizottság 2008. augusztus 20-i 859/2008/EK rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, a 4. cikk (1) bekezdése és a 8. cikk (2) bekezdése (második mondat) kivételével, 12–13. cikk, I–III. melléklet.

### **B. A LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME**

300/2008/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–15. cikk, 18., 21. cikk és a melléklet.

272/2009/EK

A Bizottság 272/2009/EK rendelete (2009. április 2.) a polgári légi közlekedés védelméről szóló 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet mellékletében foglalt közös alapkövetelmények kiegészítéséről, z következőkkel módosítva:

– A Bizottság 2010. április 9-i 297/2010/EU rendelete

– A Bizottság 2011. július 22-i 720/2011/EU rendelete

– A Bizottság 2011. november 10-i 1141/2011/EU rendelete

– A Bizottság 2013. március 19-i 245/2013/EU rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–2. cikk és a melléklet.

1254/2009/EU

A Bizottság 1254/2009/EU rendelete (2009. december 18.) a polgári légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelményektől való eltérést és alternatív védelmi intézkedések elfogadását a tagállamok számára lehetővé tevő feltételek meghatározásáról, a következővel módosítva:

– A Bizottság 2016. november 30-i (EU) 2016/2096 rendelete

18/2010/EU

A Bizottság 18/2010/EU rendelete (2010. január 8.) a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról

(EU) 2015/1998

A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról, a következővel módosítva:

– A Bizottság 2015. december 18-i (EU) 2015/2426 végrehajtási rendelete

– A Bizottság 2017. május 12-i (EU) 2017/815 végrehajtási rendelete.

C(2015) 8005

A Bizottság 2015. november 16-i C(2015) 8005 végrehajtási határozata a 300/2008/EK rendelet 18. cikkének a) pontjában említett információkat tartalmazó, a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2017. május 15-i C(2017) 3030 végrehajtási határozata

72/2010/EU

A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2016. március 31-i (EU) 2016/472 végrehajtási rendelete

#### D. LÉGI FORGALMI SZOLGÁLTATÁS

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), a következővel módosítva:

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete\*

Alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk, 6. cikk, 9–13. cikk.

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), a következővel módosítva:

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete\*

Alkalmazandó rendelkezések: 1–18. cikk, I. melléklet.

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), a következővel módosítva:

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete\*

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk.

552/2004/EK

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

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1070/2009/EK rendelete\*

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, I–V. melléklet.

#### **Teljesítmény és díjszámítás**

390/2013/EU

A Bizottság 390/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról

391/2013/EU

A Bizottság 391/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról

#### **Hálózati funkciók**

677/2011/EU

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 következővel módosítva:

- A Bizottság 2014. szeptember 12-i 970/2014/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2017. március 1-jei (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–25. cikk és a mellékletek.

\* Az 1070/2009/EK rendelet esetében – alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk, az 1. cikk (4) bekezdésének kivételével

255/2010/EU

A Bizottság 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2016. június 22-i (EU) 2016/1006 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–15. cikk és a mellékletek.

C(2011) 4130

A Bizottság 2011. július 7-i C(2011) 4130 határozata az egységes európai égbolt légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkcióihoz kapcsolódó hálózatkezelő kijelöléséről

### **Átjárhatóság**

1032/2006/EK

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, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2009. január 16-i 30/2009/EK rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk, I–V. melléklet.

1033/2006/EK

A Bizottság 1033/2006/EK rendelete (2006. július 4.) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeiről, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2010. október 18-i 929/2010/EU rendelete
- A Bizottság 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2013. május 8-i 428/2013/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2016. december 2-i (EU) 2016/2120 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk és a melléklet.

633/2007/EK

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 üzenetváltási protokoll használatára vonatkozó követelmények megállapításáról, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2011. március 22-i 283/2011/EU rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–6. cikk, I–IV. melléklet.

29/2009/EK

A Bizottság 29/2009/EK rendelete (2009. január 16.) az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról, a következővel módosítva:

- A Bizottság 2015. február 26-i (EU) 2015/310 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–14. cikk, I–III. melléklet.

262/2009/EK

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 következővel módosítva:

- A Bizottság 2016. december 14-i (EU) 2016/2345 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–12. cikk, I–VI. melléklet.

73/2010/EU

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 következővel módosítva:

- A Bizottság 2014. szeptember 26-i 1029/2014/EU végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–13. cikk, I–X. melléklet



1206/2011/EU

A Bizottság 1206/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belül légtérelőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk, I–VII. melléklet.

1207/2011/EU

A Bizottság 1207/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 22.) az egységes európai égbolton belüli légtérelőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2014. szeptember 26-i 1028/2014/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2017. március 6-i (EU) 2017/386 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–14. cikk, I–IX. melléklet.

1079/2012/EU

A Bizottság 1079/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. november 16.) az egységes európai égbolton belüli beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelmények megállapításáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2013. július 10-i 657/2013/EU végrehajtási rendelete
- A Bizottság 2016. december 14-i (EU) 2016/2345 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–14. cikk, I–V. melléklet.

## **SESAR**

219/2007/EK

A Tanács 219/2007/EK rendelete (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról, a következőkkel módosítva:

- A Tanács 2008. december 16-i 1361/2008/EK rendelete
- A Tanács 2014. június 16-i 721/2014/EU rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1. cikk (1), (2) és (5)–(7) bekezdése, 2. és 3. cikk, 4. cikk (1) bekezdése és a melléklet.

409/2013/EU

A Bizottság 409/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–15. cikk.

716/2014/EU

A Bizottság 716/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. június 27.) az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató kísérleti közös projekt létrehozásáról

## **Légtér**

2150/2005/EK

A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtér felhasználatra vonatkozó közös szabályok megállapításáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk és a melléklet.

923/2012/EU

A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról, a következőkkel módosítva:

- A Bizottság 2015. február 20-i (EU) 2015/340 rendelete
- A Bizottság 2016. július 20-i (EU) 2016/1185 végrehajtási rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk és a melléklet, beleértve a függelékeit is.

1332/2011/EU

A Bizottság 1332/2011/EU rendelete (2011. december 16.) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról, a következővel módosítva:

– A Bizottság 2016. április 15-i (EU) 2016/583 rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk és a melléklet.

## E. KÖRNYEZETVÉDELEM ÉS ZAJVÉDELEM

2002/49/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről, a következőkkel módosítva:

– Az Európai Parlament és a Tanács 2008. október 22-i 1137/2008/EK rendelete

– A Bizottság 2015. május 19-i (EU) 2015/996 irányelve

Alkalmazandó rendelkezések: 1–12. cikk, I–VI. melléklet.

2003/96/EK

A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: a 14. cikk (1) bekezdésének b) pontja és a 14. cikk (2) bekezdése.

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 repülőgépek üzemeltetésének szabályozásáról

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk, I. és II. melléklet.

598/2014/EU

Az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete (2014. április 16.) az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk, I. és II. melléklet.

## F. FOGYASZTÓVÉDELEM

2027/97/EK

A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről, a következővel módosítva:

– Az Európai Parlament és a Tanács 2002. május 13-i 889/2002/EK rendelete

Alkalmazandó rendelkezések: 1–6. cikk és a melléklet.

261/2004/EK

Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) 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

Alkalmazandó rendelkezések: 1–16. cikk.

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

Alkalmazandó rendelkezések: 1–16. cikk, I. és II. melléklet.

## G. SZOCIÁLIS SZEMPONTOK

89/391/EGK

A Tanács 89/391/EGK irányelve (1989. június 12.) a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről, a következővel módosítva:

– Az Európai Parlament és a Tanács 2007. június 20-i 2007/30/EK irányelve

Alkalmazandó rendelkezések – a polgári repülésre való alkalmazhatóság szerint: 1–16. cikk.

**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

Alkalmazandó rendelkezések: 2. és 3. cikk és a melléklet.

**2003/88/EK**

Az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelve (2003. november 4.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól

Alkalmazandó rendelkezések – a polgári repülésre való alkalmazhatóság szerint: 1–20. cikk, 22. és 23. cikk.

---

## VII. Az Alkotmánybíróság döntései

### **Az Alkotmánybíróság 14/2022. (VII. 7.) AB határozata a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenességének megállapításáról és megsemmisítéséről, illetve a megsemmisített szövegrész alkalmazásával érintett szabálysértési eljárások felülvizsgálatának elrendeléséről**

Az Alkotmánybíróság tanácsa alkotmányjogi panasz tárgyában – *dr. Czine Ágnes* alkotmánybíró párhuzamos indokolásával – meghozta a következő

#### h a t á r o z a t o t:

1. Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenes volt.
2. Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenes, ezért azt megsemmisíti.  
A hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 9/C. §-a a következő szöveggel marad hatályban:  
„9/C. § Kedvtelési céllal közlekedő kishajó vezetéséhez az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja 40. számú határozatában foglaltaknak megfelelően külföldön kibocsátott nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány az abban foglalt korlátozások figyelembevételével akkor fogadható el, ha a bizonyítvány tulajdonosa igazolja, hogy érvényes egészségi alkalmasságról szóló orvosi igazolással rendelkezik, továbbá  
a) a bizonyítványt kiállító állam állampolgára,  
b) valamelyik észak-amerikai állam állampolgára,  
c) olyan állam állampolgára, amely tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának, vagy  
d) olyan állam állampolgára, amely nem tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának.”
3. Az Alkotmánybíróság elrendeli a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzésével befejezett, valamint a rendelkező rész 1. és 2. pontjában alaptörvény-ellenesnek nyilvánított, illetve megsemmisített szövegrész alkalmazásával érintett szabálysértési eljárások felülvizsgálatát.
4. Az Alkotmánybíróság a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzése alaptörvény-ellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt elutasítja.

Az Alkotmánybíróság e határozatát a Magyar Közlönyben közzé kell tenni.

#### I n d o k o l á s

##### I.

- [1] 1. Az indítványozó jogi képviselője (Dr. Grád András Ügyvédi Iroda, eljáró ügyvéd: Dr. Grád András) útján az Alkotmánybíróságról szóló 2011. évi CLI. törvény (a továbbiakban: Abtv.) 27. §-a, tartalmilag 26. § (1) bekezdése és 26. § (2) bekezdése alapján 2021. május 3-án, az Alkotmánybírósághoz 2021. május 14-én érkezett alkotmányjogi panaszt terjesztett elő a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzése és a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának és 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze ellen, azok alaptörvény-ellenességének megállapítását és megsemmisítését kérve.

- [2] 1.1. Az alkotmányjogi panasz alapjául szolgáló ügy lényege szerint az indítványozó 2020. augusztus 20-án Tiszafüred-Örvény térségében részt vett a vízi közlekedésben az általa vezetett, saját tulajdonú, motoros vízi járművével. A rendőri ellenőrzés során az indítványozó egy horvát International Certificate of Competence elnevezésű, nemzetközi, kedvtelési célú kishajó vezetői engedélyt (a továbbiakban: ICC okmányt) és egy horvát tartózkodási hely igazolására szolgáló dokumentumot nyújtott át a vízi rendőrségnek. A szabálysértési hatóság határozata szerint az indítványozó Magyarországon rendelkezik lakcímmel, magyar állampolgár és nem horvátországi lakos, továbbá életvitelszerűen nem tartózkodik Horvátország területén, ezért a bemutatott horvát ICC okmány alapján nem jogosult Magyarországon kishajó vezetésére. A szabálysértési hatóság határozatának indokolása szerint magyar állampolgár számára más ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (a továbbiakban: ENSZ EGB) tagállama által kiállított bizonyítvány csak abban az esetben fogadható el, amennyiben az okmány tulajdonosa a kiállító tagállamban él.
- [3] A szabálysértési hatóság határozata szerint az indítványozó cselekményével megvalósította a Rendelet 3. § (1) bekezdésébe, a vízi közlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet mellékleteként közzétett Hajózási Szabályzat I. rész 1.02 cikk 1. bekezdésébe ütköző és a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 220. §-a szerint minősülő engedély nélküli vezetés szabálysértést, továbbá a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 58. § (2) bekezdésébe ütköző és a Szabs. tv. 226. § (1) bekezdés a) pontja szerint minősülő víziközlekedési szabályok megsértése szabálysértést.
- [4] Az indítványozó kifogást nyújtott be a szabálysértési hatóság határozata ellen, amelyben előadta, hogy a szabálysértési hatóság határozata a nemzetközi egyezményekkel ellentétes, mivel az egyezményben részes államok kötelesek elfogadni a másik részes állam által kiállított hajózási képesítést. Ezen túlmenően az indítványozó szerint a szabálysértési hatóság határozata tévesen tartalmazza az általa vezetett jármű minősítését, mert az a hajólevél tartalma szerint nem jet ski, hossza annál nagyobb, ekként az azzal történő közlekedéshez nem szükséges pályaengedély.
- [5] A Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzésében részben alaposnak találta az indítványozó kifogását, mivel a benyújtott okiratok alapján megalapozottnak találta az indítványozó azon érvét, amely szerint a szabálysértési hatóság tévesen minősítette az indítványozó vízi járművét „motoros vízi sporteszköznek”. Erre figyelemmel a Szolnoki Járásbíróság a víziközlekedési szabályok megsértése szabálysértés miatt a szabálysértési eljárást megszüntette.
- [6] Az engedély nélküli vezetés szabálysértés kapcsán a bíróság megállapította, hogy az indítványozó által hivatkozott okmány a Rendelet 9/C. §-a szerinti kedvtelési célú képesítések körébe tartozik, amelynek egyik altípusa az ún. „Nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány”, közismert nevén ICC bizonyítvány vagy ICC jogosítvány. Tekintettel arra, hogy az indítványozó nem felel meg a Rendelet 9. § (2a) bekezdése szerinti feltételeknek, azaz hiába állampolgára olyan államnak, amely tagja az ENSZ EGB-nek, azonban a kiállító Horvát Köztársaságban nem rendelkezik lakóhellyel. A bíróság megítélése szerint ugyanakkor az indítványozóval szemben kiszabott pénzbírság eltűzött, ezért elegendőnek látta figyelmeztetés intézkedés alkalmazását.
- [7] 1.2. Az indítványozó az Abtv. 26. § (2) bekezdése és 27. §-a, valamint tartalmilag 26. § (1) bekezdése alapján előterjesztett alkotmányjogi panaszában kérte, hogy az Alkotmánybíróság állapítsa meg a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzése és a Rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának és 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenességét, és azokat semmisítse meg.
- [8] Az indítványozó kifogásolta, hogy az alkotmányjogi panasszal támadott bírósági határozat a Rendelet érintett szövegrésze alapján őt szankcionálja és kizárja a vízi közlekedésből annak ellenére, hogy őt jogszerűen kiadott nemzetközi képesítés (ICC okmány) jogosítja fel a vízi közlekedésben történő részvételre.
- [9] Az indítványozó előadta, hogy Magyarország tagja az ENSZ EGB-nek, továbbá az indítványozó magyar állampolgár, azonban a vízi jármű vezetésekor lakóhelye Magyarországon volt. 2019. december 31-ig jogszerűen használta az ICC okmányával a vízi járművét, majd a Rendelet 2020. január 1-jétől hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontja, majd a 2021. szeptember 28-ától hatályos 9/C. § c) pontja értelmében immár azzal a korlátozással fogadja el az ICC okmányt, ha az okmány jogosultja egyúttal az okmányt kiállító államban lakóhellyel is rendelkezik a közlekedés időpontjában. Mindebből az indítványozó álláspontja szerint az következik, hogy a Rendelet módosításai következtében a bírósági határozat értelmében az indítványozó horvátországi lakóhely hiányában nem használhatja az ICC okmányát a vízi közlekedésben történő részvételhez.
- [10] Az indítványozó alkotmányjogi panaszának az Abtv. 26. § (2) bekezdésére vonatkozó részét arra alapította, hogy a Rendelet 9/C. § c) pontjának kifogásolt második fordulata 2021. szeptember 28-án lépett hatályba, ily módon

az Abtv. 30. § (1) bekezdése alapján határidőben, 180 napon belül fordult az Alkotmánybírósághoz. Az indítványozó által az Abtv. 27. §-a alapján kifogásolt bírósági határozat egyébiránt 2021. február 19-én született, ekként a bíróság a jelen ügyben az indítványozó vonatkozásában az elkövetéskor hatályos Rendelet 9. § (2a) bekezdés c) pontját alkalmazta, amely 2020. január 1-jétől volt hatályos.

- [11] Az indítványozó álláspontja szerint a Rendelet módosított szabályozása és az annak alapján hozott bírósági határozat ellentétes az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportjának 40. számú határozatában (a továbbiakban: ENSZ EGB Határozat) foglaltakkal és sérti az Alaptörvény Q) cikk (2) bekezdését, a II. cikket, a IV. cikk (1) bekezdését, a XIII. cikk (1) bekezdését, a XV. cikk (1)–(2) bekezdését és a XXVIII. cikk (4) bekezdését.
- [12] Az indítványozó álláspontja szerint a Rendelet kifogásolt rendelkezései azért sértik az Alaptörvény Q) cikk (2) bekezdését, mert nem került biztosításra a magyar jog és a nemzetközi jog összhangja a Rendelet 2020. január 1-jétől és 2021. szeptember 28-ától fenntartott módosításaival.
- [13] Az indítványozó az Alaptörvény II. cikkének megsértését azzal indokolta, hogy a Rendelet kifogásolt rendelkezésén alapuló bírósági határozat az emberi méltóság részét képező általános cselekvési szabadság sérelmével jár, mivel az ENSZ EGB Határozat ellenére nem biztosítja azon személyek részére, akik nem rendelkeznek az okmányt kiállító hatóság államában lakóhellyel.
- [14] Az indítványozó az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdésének megsértését abban látja, hogy a Rendelet kifogásolt rendelkezésén alapuló bírósági határozat eredményeképpen Magyarország nem biztosítja a nemzetközi jog és a magyar jog harmóniáját, amely az indítványozó magánéletébe történő beavatkozásnak minősül, hiszen a rekreációs célú szabadidőtöltés a magánélet részét képezi, amely az indítványozó esetében sérül.
- [15] Az Alaptörvény XIII. cikk (1) bekezdésének megsértését azzal indokolta az indítványozó, hogy álláspontja szerint a jelen ügyben a tulajdonhoz való jog jogszerű gyakorlását korlátozó állami közhatalmi beavatkozás valósult meg, ugyanis a hivatkozott ENSZ EGB Határozat alapján az indítványozó jogszerűen használhatta a tulajdonában álló vízi járművét, azonban a Rendelet kifogásolt rendelkezésén alapuló bírósági határozat értelmében ez a lehetőség nem biztosított a számára. Az indítványozó szerint a jelen ügyben a külföldön kiállított ICC okmányt kiállító hatóságnál fennálló lakóhelyhez kötése a vízi jármű tulajdonosokat indokolatlanul, önkényesen fosztja meg tulajdonuk magyarországi használatától mint tulajdonosi részjogosítványtól.
- [16] Az indítványozó az Alaptörvény XXVIII. cikk (4) bekezdésének sérelmére is hivatkozott, mert álláspontja szerint az ENSZ EGB Határozat értelmében az ICC okmány lakóhelyétől függetlenül minden, az egyezményt elfogadó államban feljogosítja a vízi közlekedésben való részvételre, így a terhére rótt cselekmény az elkövetéskor és azóta sem minősülhet bűncselekménynek vagy szabálysértésnek.
- [17] Az indítványozó az Alaptörvény XV. cikk (1)–(2) bekezdései megsértését abban látta, hogy az ENSZ EGB Határozatnak megfelelő ICC okmány jogosultjai között a lakóhelyük alapján tesz különbséget, amely nem rendelkezik legitim céllal. Az indítványozó szerint nem más alapjog vagy közérdek érvényesülése, illetve védelme érdekében született, hiszen a vízi közlekedés időpontjában fennálló lakóhely semmilyen módon nem befolyásolja a felhasználó vízi közlekedésben történő alkalmasságát, így a lakóhely alapján történő megkülönböztetés igazolható ok, legitim cél nélkül következett be.
- [18] 2. Az Alkotmánybíróság megkereste az Innovációs és Technológiai Minisztériumot álláspontjának kifejtése érdekében.

## II.

- [19] 1. Az Alaptörvény alkotmányjogi panasszal érintett rendelkezései:
- „Q) cikk (2) Magyarország nemzetközi jogi kötelezettségeinek teljesítése érdekében biztosítja a nemzetközi jog és a magyar jog összhangját.”
- „II. cikk Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.”
- „VI. cikk (1) Mindenkinek joga van ahhoz, hogy magán- és családi életét, otthonát, kapcsolattartását és jó hírnevét tiszteletben tartsák. A véleménynyilvánítás szabadsága és a gyülekezési jog gyakorlása nem járhat mások magán- és családi életének, valamint otthonának sérelmével.”
- „XIII. cikk (1) Mindenkinek joga van a tulajdonhoz és az örökléshez. A tulajdon társadalmi felelősséggel jár.”
- „XV. cikk (1) A törvény előtt mindenki egyenlő. Minden ember jogképes.

(2) Magyarország az alapvető jogokat mindenkinek bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, fogyatékoság, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül biztosítja.”

„XXVIII. cikk (4) Senki nem nyilvánítható bűnösnek, és nem sújtható büntetéssel olyan cselekmény miatt, amely az elkövetés idején a magyar jog vagy – nemzetközi szerződés, illetve az Európai Unió jogi aktusa által meghatározott körben – más állam joga szerint nem volt bűncselekmény.”

- [20] 2. Az alkotmányjogi panaszban felhívott Rendelet 2019. december 31-ig hatályos érintett rendelkezése:  
 „9. § (2a) Kedvtelési céllal a magyar víziúton vagy magyar lobogó alatt közlekedő kishajó vezetéséhez az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja 40. számú határozatában foglaltaknak megfelelően kibocsátott nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány az abban foglalt korlátozások figyelembevételével fogadható el.”
- [21] 3. Az alkotmányjogi panaszban felhívott Rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27-e között hatályos, érintett rendelkezése:  
 „9. § (2a) Kedvtelési céllal a magyar víziúton vagy magyar lobogó alatt közlekedő kishajó vezetéséhez az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja 40. számú határozatában foglaltaknak megfelelően kibocsátott nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány az abban foglalt korlátozások figyelembevételével akkor fogadható el, ha a bizonyítvány tulajdonosa igazolja, hogy érvényes egészségi alkalmasságról szóló orvosi igazolással rendelkezik, továbbá:  
 a) a bizonyítványt kiállító állam állampolgára,  
 b) valamelyik észak-amerikai állam állampolgára,  
 c) olyan állam állampolgára, amely tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik,  
 d) olyan állam állampolgára, amely nem tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának.”
- [22] 4. Az alkotmányjogi panaszban felhívott Rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos, érintett rendelkezése:  
 „9/C. § Kedvtelési céllal közlekedő kishajó vezetéséhez az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja 40. számú határozatában foglaltaknak megfelelően külföldön kibocsátott nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány az abban foglalt korlátozások figyelembevételével akkor fogadható el, ha a bizonyítvány tulajdonosa igazolja, hogy érvényes egészségi alkalmasságról szóló orvosi igazolással rendelkezik, továbbá  
 a) a bizonyítványt kiállító állam állampolgára,  
 b) valamelyik észak-amerikai állam állampolgára,  
 c) olyan állam állampolgára, amely tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának, és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik, vagy  
 d) olyan állam állampolgára, amely nem tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának.”
- [23] 5. Az alkotmányjogi panaszban felhívott ENSZ EGB Határozat érintett rendelkezései:  
 „40. sz. határozat  
 (elfogadta a Belvízi Közlekedéssel Foglalkozó Munkacsoport 1998. október 16-án)  
 A Belvízi Közlekedéssel Foglalkozó Munkacsoport,  
 Emlékeztetve a nemzetközi szövetségekben részt vevő Kormányzatok és kijelölt szervek által a kedvtelési célú hajók, beleértve a külföldi országok vizein közlekedő, személyzet nélkül bérelt hajókat is, vezetői engedélyének kiadásával kapcsolatban már meghozott intézkedések eredményességére,  
 Tekintettel arra, hogy szükség van a fenti lépések megerősítésére egy európai dokumentum bevezetésével;  
 Javasolja, hogy az illetékes hatóságok vagy az alkalmazó Kormányzatok által jóváhagyott szervek kérelem, és az I. Mellékletben rögzített követelmények teljesítése esetén bocsássanak ki a kedvtelési célú hajók vezetői képességét igazoló nemzetközi bizonyítványt (nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány, ICC) saját állampolgáraik vagy lakosaik számára, vagy bármely észak-amerikai ország vagy olyan ország állampolgárai vagy lakosai számára, amely nem tagja az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának, feltéve ha a kérelmező rendelkezik az alkalmazó Kormányzat által kiadott nemzeti bizonyítvánnyal, vagy sikerrel teljesített az I. Melléklet I. részének 2. bekezdésében rögzített feltételeknek megfelelő vizsgát, amennyiben és ahol azt az alkalmazó Kormányzat elfogadja.

Az ICC feleljen meg a jelen határozat II. vagy III. Mellékletében található mintának, és az adott állam hivatalos nemzeti nyelvén adják ki, a dokumentum címét pedig lehetőség szerint adják meg az alábbi három nyelv közül két nyelven is: Angol, francia és orosz.

Felkéri a Kormányzatokat, hogy tájékoztassák az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának Végrehajtó Titkárát arról, hogy elfogadják-e ezt a határozatot és annak mellékleteit, és ha igen:

saját nemzeti vízirendőrségi szabályaik keretében ismerjék el területükön belül más országok Kormányzatának illetékes hatóságai vagy kijelölt szervei által kibocsátott dokumentumokat,

és ismertessék a titkársággal az alábbiakat:

az illetékes hatóságok és/vagy felhatalmazott szervek nevét;

az ICC választott formátumát (II. vagy III. Melléklet);

hogyan a dokumentumokat csak abban az esetben adják-e ki, ha a kérelmező az I. Melléklet követelményeinek teljesülését bizonyította;

az ICC kiadásának eljárásrendjét;

a kedvtelési célú hajót vezetők ellenőrzésével kapcsolatos rendőrségi rendelkezéseket, különös tekintettel az ICC elfogadásának korlátozásaira.

[...]

Melléklet

Nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány kiadásának feltételei

Nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány (ICC) kiadása a II. vagy III. Melléklettel összhangban

Amennyiben a jelen melléklet II. részében rögzített feltételek teljesülnek, a szakértelmet igazoló hivatalos nemzeti bizonyítvány bemutatása esetén kiadható ICC abban az országban, amely a nemzeti bizonyítványt kibocsátotta, anélkül, hogy a kérelmezőnek másik vizsgát le kellene tennie.

Az 1. bekezdésben hivatkozott eseteken kívül ICC abban az esetben adható ki a kérelmezőnek a jelen melléklet II. részében rögzített követelményekkel összhangban, ha a kérelmező sikeresen teljesíti a vizsgát.

Követelmények

A kérelmező részére az alábbi feltételek teljesülése esetén adható ki ICC:

a kérelmező 16. évét betöltött személy

a kérelmező fizikailag és szellemileg alkalmas kedvtelési célú hajó vezetésére, és különösképpen megfelelő halló- és látóképességgel kell rendelkezzen;

a kérelmező sikerrel teljesítette a kedvtelési célú hajó vezetéséhez szükséges szakértelmet felmérő vizsgát.

A kérelmezőnek a vizsga során tanúságot kell tennie:

a kedvtelési célú hajóvezetéssel kapcsolatos szabályozások megfelelő ismerete, a parti vizeken és/vagy belvizeken történő biztonságos hajózáshoz szükséges hajózási és műszaki ismeretek; és

a fenti ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége.

A vizsgát a hajózási területre (pl. belvizek és/vagy parti vizek) való tekintettel kell elvégezni, és legalább a következő konkrét tárgyra kell kiterjednie:

Releváns szabályozások és hajózási kiadványok megfelelő ismerete:

A belvizeken érvényes közlekedési szabályok, különös tekintettel a CEVNI (Belvízi hajóutak európai kódexe), és/vagy parti vizeken érvényes közlekedési szabályok, különösen a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó szabályzata, beleértve a navigációs segédeszközöket (vízi utak jelölése és bójázása).

A hajózási és műszaki ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége:

a hajóval kapcsolatos általános ismeretek, biztonsági felszerelés használata és szállítása, motor/vitorlák működőképessége;

a hajó vezetése, a szél, áramlat, és egyéb kölcsönhatások hatásának, hajógerinc és a mederfenék közötti távolság ismerete;

eljárás más hajókkal való találkozás vagy más hajók előzése esetén;

horgonyzás és kikötés bármely körülmények között;

manőverezés zsilipkamrákban és kikötőkben;

időjárési körülmények általános ismerete;

általános hajózási ismeretek, különösen a földrajzi helyzet és a biztonságos útvonal megállapítása.

Eljárás különleges körülmények között:

a baleset-megelőzés alapelvei (pl. ember a vízben manőver);

eljárás ütközés, motorhiba, megfeneklés esetén, beleértve a szivárgás megszüntetését, segítségnyújtás szükséghelyzetben;



életmentő berendezések és felszerelés használata;  
tűz megelőzés, tűzoltás;  
vízszennyezés elkerülése.  
[...]"

## III.

- [24] Az indítványozó jogi képviselője a támadott végzést 2021. április 13-án vette kézhez, alkotmányjogi panaszát 2021. május 3-án nyújtotta be a Szolnoki Járásbíróságra, amely az Alkotmánybírósághoz 2021. május 14-én érkezett, így a panasz határidőben előterjesztettnek minősül. Az indítványozó alkotmányjogi panaszát 2021. október 1-jén kelt beadványával az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerinti indítványelemmel kiegészítette.
- [25] Az alkotmányjogi panasz megfelel az Abtv. 52. § (1b) bekezdésében foglalt feltételeknek is, tekintettel arra, hogy megjelöli az Alkotmánybíróság hatáskörét megalapozó törvényi rendelkezésként az Abtv. 27. §-át, és az alkotmányjogi panasz a bírósági eljárást befejező bírósági határozattal szemben került előterjesztésre. Az Abtv. 26. § (1) bekezdését az indítványozó szövegszerűen nem jelölte meg alkotmányjogi panaszában, azonban indítványában tartalmilag ezen rendelkezésekre is hivatkozott. Az indítványozó a jelen ügyben bár alkotmányjogi panaszában formailag nem hivatkozott az Abtv. 26. § (1) bekezdésére, azonban tartalmilag az Abtv. 27. §-a szerinti hatáskör keretében nemcsak a támadott bírósági végzés, hanem az annak alapjául szolgáló, az elkövetéskor hatályos Rendelet 9. § (2a) bekezdés c) pontjának megsemmisítését is kérte.
- [26] Az indítványozó 2021. október 1-jén benyújtott indítvány-kiegészítésében az Abtv. 26. § (2) bekezdését is megjelölte az alkotmányjogi panasz jogalapjaként a Rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos, érintett rendelkezése tekintetében. Az indítványozó kiegészítette az alkotmányjogi panaszát az Abtv. 26. § (2) bekezdése alapján a Rendelet – az elkövetést követően, 2021. szeptember 28-án hatályba lépett – 9/C. § c) pontjának vizsgálatára vonatkozóan, mivel az Alkotmánybíróság az Abtv. 27. §-a és 26. § (1) bekezdése szerinti hatáskörében eljárva – főszabály szerint – csak az indítványozó ügyében alkalmazott jogszabályt semmisítheti meg, azonban az indítványozó az időközben hatályba lépett, formailag új, azonban érdemben azonos szabályozás alapján jelenleg ugyanúgy csak horvátországi lakóhely fennállása esetén lenne jogosult ICC okmányát Magyarországon hajóvezetésre használni. Következésképpen az időközben hatályba lépett, de az indítványozó ügyében nem alkalmazott szabályozás alapján az indítványozó ugyanúgy nem tudna hajót vezetni Magyarországon.
- [27] Az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerint az Alkotmánybíróság eljárása kivételesen kezdeményezhető, abban az esetben, ha az alaptörvény-ellenes jogszabály rendelkezésének alkalmazása vagy hatályosulása folytán közvetlenül, bírói döntés nélkül következett be a jogsérelem, és nincs a jogsérelem orvoslására szolgáló jogorvoslati eljárás. Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint büntetőjogi felelősség megállapítását eredményező jogszabályi rendelkezés esetén az Abtv. 26. § (2) bekezdésében foglalt feltételek teljesülését megállapíthatónak tartja [lásd például 15/2020. (VII. 8.) AB határozat, Indokolás [35]]. Tekintettel arra, hogy az indítványozó esetében a 2021. szeptember 28-tól hatályos szabályozás alapján ugyanúgy, mint az ügyében alkalmazott, időközben hatályon kívül helyezett, azonban a hatályos szabályozással szövegszerűen megegyező Rendelet rendelkezése alapján, amennyiben jogkövető magatartást kíván tanúsítani, ugyanúgy nem lenne jogosult horvát ICC okmányával vízi járművet vezetni Magyarországon, az Abtv. 26. § (2) bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek. Az Alkotmánybíróság megjegyzi, hogy az Alaptörvény 24. cikk (4) bekezdése értelmében az Alkotmánybíróság a jogszabály felülvizsgáltni nem kért rendelkezését abban az esetben is vizsgálhatja, illetve megsemmisítheti, amennyiben az a felülvizsgáltni kért jogszabályi rendelkezéssel szoros tartalmi összefüggésben áll [lásd például 17/2018. (X. 10.) AB határozat, Indokolás [125]–[126]].
- [28] Az indítványozó alkotmányjogi panaszában megjelölte az Alaptörvény sérülni vélt rendelkezéseit: az Alaptörvény Q) cikk (2) bekezdését, a II. cikkét, a VI. cikk (1) bekezdését, a XIII. cikk (1) bekezdését, a XV. cikk (1) és (2) bekezdését és a XXVIII. cikk (4) bekezdését; a támadott bírói döntést, az Abtv. 27. §-a szerinti indítványelem tekintetében, a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzését; a Rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27-e között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontját az Abtv. 26. § (1) bekezdése szerinti indítványelem tekintetében; a Rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontját az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerinti indítványelem tekintetében.
- [29] Azon indítványelemek tekintetében, amelyek esetében az alapjogi sérelem értelmezhető [Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdése, illetve XIII. cikk (1) bekezdése, XV. cikk (1)–(2) bekezdése, XXVIII. cikk (4) bekezdése], az alkotmányjogi panasz tartalmazza az alaptörvény-ellenességére vonatkozó okfejtést; valamint kifejezett kérelmet a bírósági döntés és a támadott jogszabályi rendelkezések megsemmisítésére.

- [30] Az Alaptörvény Q) cikk (2) bekezdésével kapcsolatban az Abtv. 32. § (2) bekezdése megállapítja azon lehetséges indítványozók körét, akik valamely jogszabály nemzetközi szerződésbe ütközésének alkotmányossági vizsgálatát kezdeményezhetik. Az indítványozó nem tartozik az itt felsoroltak közé, ilyen indítvány előterjesztésére tehát nem jogosult. Ezen túlmenően az Alaptörvény Q) cikk (2) bekezdésében megfogalmazottak nem minősülnek az Alaptörvényben biztosított jognak, a felhívott alaptörvényi rendelkezés címzettje nem az indítványozó, nem biztosít számára jogot, így alkotmányjogi panaszt sem lehet közvetlenül erre alapítani. Ezért az utalt alaptörvényi rendelkezéssel összefüggésben érdemi vizsgálat lefolytatásának nincs helye {3224/2020. (VI. 19.) AB végzés, Indokolás [12]; 231/2017. (X. 3.) AB végzés, Indokolás [21]; 3203/2015. (X. 14.) AB végzés, Indokolás [9]; 3386/2020. (X. 22.) AB végzés, Indokolás [14]}.
- [31] Az indítvány az Alaptörvény II. cikke tekintetében nem tartalmaz alkotmányjogi szempontból értékelhető indokolást, ezért az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata szerint az ilyen indokolás hiánya az érdemi elbírálás akadályát képezi {pl. 3149/2016. (VII. 22.) AB végzés, Indokolás [27]}.
- [32] Az indítványozó az alkotmányjogi panasz alapjául szolgáló szabálysértési eljárásban eljárás alá vont személyként szerepel, így érintettsége fennáll.
- [33] Az Abtv. 26. § (1) bekezdése és 27. § (1) bekezdése szerint az indítványozónak ki kell merítenie jogorvoslati lehetőségeit. Jelen ügyben a támadott bírósági határozat ellen további jogorvoslatnak nincs helye a Szabs. tv. 116. § (3) bekezdése alapján, így az alkotmányjogi panasz ebben a részében is megfelel a befogadási feltételeknek.
- [34] Az alkotmányjogi panasz befogadhatóságának – az Abtv. 29. §-a szerint – további feltétele, hogy a panasz bírói döntést érdemben befolyásoló alaptörvény-ellenesség kételyét vagy alapvető alkotmányjogi jelentőségű kérdést vessen fel. A jelen ügyben alapvető alkotmányjogi jelentőségű kérdésnek minősül, hogy a Rendelet 2020. január 1-jétől hatályos és 2021. szeptember 28-tól módosított, kifogásolt szabályozása összhangban áll-e az ENSZ EGB Határozattal, ekként hátrányos megkülönböztetésnek minősül-e, hogy egy magyar állampolgár által egy másik ENSZ EGB tagállamban szerzett ICC okmány magyarországi felhasználhatóságát a kiállító tagállamban érvényes lakóhelyhez köti.
- [35] Mindezek alapján az Alkotmánybíróság tanácsa az alkotmányjogi panaszt 2021. november 30-ai ülésén befogadta.

## IV.

- [36] Az alkotmányjogi panasz megalapozott.
- [37] Az Alkotmánybíróság elsőként az Abtv. 26. § (1) és (2) bekezdése alapján előterjesztett indítványokat vizsgálta meg.
- [38] 1. Az Alkotmánybíróság előjáróban az ICC okmányra vonatkozó nemzetközi és magyar jogi szabályozást tekintette át.
- [39] Az ICC okmány kiadását az ENSZ EGB Határozat szabályozza, amelyet Horvátország mellett Magyarország és még 27 másik állam, köztük az Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Királyság, illetve az Európai Unió tagállamai is kiállíthatnak. Az ICC okmány kiadására vonatkozó ENSZ EGB Határozatot az ENSZ EGB-nek – amely egyike az ENSZ öt regionális bizottságának – Belvízi Közlekedéssel Foglalkozó Munkacsoportja 1998. október 16-án fogadta el. Az ENSZ EGB-t 1947-ben alakították meg alapvetően a háborúk utáni Európa újraépítése, illetve Európa és a világ többi országa közötti gazdasági kapcsolatok erősítése céljából. A hidegháború ideje alatt az ENSZ EGB a Keleti és a Nyugati Blokk országai közötti együttműködés kivételes fóruma volt. Az ENSZ EGB munkájában jelenleg 56 ország képviselői vesznek részt; közös munkájuk kiterjed a gazdaság, a környezetvédelem, a közlekedés, a kereskedelem stb. területeire. Az ENSZ EGB egyezmények, normák és előírások kidolgozásához és harmonizációjához biztosít regionális keretrendszert. Az ENSZ EGB berkein belül működik a Szárazföldi Szállítási Bizottság (a továbbiakban: ITC). Az ITC és 17 munkacsoportja, köztük a Belvízi Közlekedéssel Foglalkozó Munkacsoport (SC. 3) kormányközi döntéshozó szervnek minősül, amelynek feladatkörét képezi a szabadidős hajózás és vízi turizmus népszerűsítése olyan ENSZ EGB határozatok kidolgozásával, amelyek megteremtik a nemzetközileg elismert, kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítványok kölcsönösen elismert modelljét. Az ICC okmányt jelenleg több mint 25 ENSZ tagállam ismeri el az EGB régióon belül és kívül. Az ENSZ EGB titkársága és az Európai Hajózási Egyesület a közigazgatási szervek és a hajósok által gyakran feltett kérdések alapján iránymutatásokat készített az ENSZ EGB Határozattal kapcsolatban felmerülő kérdések megválaszolásához, jelenleg a 2017-ben felülvizsgált és elfogadott iránymutatás van érvényben (a továbbiakban: Iránymutatás).
- [40] Az Iránymutatás értelmében az ENSZ EGB Határozatban „rögzített szabványokat a kedvtelési hajózás mindennapos üzéséhez szükséges észszerű és megfelelő szintű szakértelem biztosítására alkalmas feltételként ismerik el

- széles körben, amely kellő figyelmet fordít a hajózási és személyzeti biztonságra, valamint a környezetvédelemre” (Iránymutatás B. 6. pontja).
- [41] Az Iránymutatás szerint „[a]z ICC jelzi a külföldi hatóságok számára, hogy birtokosának képesítését a 40. sz. határozattal összhangban mérték fel, és hogy a bizonyítvány birtokosa tanúságot tett az ICC-n jelölt hajótípus vezetéséhez és az ott szereplő működtetési területhez szükséges szintű felkészültségről. Ha a képesítés igazolására van szükség, a más európai országokba látogató hajósok azt tapasztalják, hogy az ICC bemutatása elegendő. A 40. sz. határozatot átvevő országok automatikusan elfogadják az ICC-t, továbbá az ICC-t nagy valószínűséggel elfogadják sok olyan országban is, amelyek a 40. sz. határozatot nem ültették át” (Iránymutatás D. 10–11. pontjai).
- [42] Az Iránymutatás K. pontja azon kérdésre ad választ, hogy „[a]dott ENSZ EGB tagállam hatóságai kiadhatnak ICC-t másik ENSZ EGB tagállam állampolgárának?” Az Iránymutatás ezen kérdésre az alábbi választ adja: „Az ICC kiadásához az adott állam kormányának először át kell ültetnie a 40. sz. határozatot. Ezután kijelölheti az illetékes hatóságokat és az ICC kiadására ezen hatóságok által felhatalmazott szerveket. A határozatot átültető kormányzatok számára ajánlott, hogy saját állampolgáraik vagy lakosaik részére, bármely észak-amerikai ország vagy bármely az ENSZ EGB-n kívüli ország állampolgárai számára adják ki a bizonyítványt. Azonban, mivel a 40. sz. határozat inkább lehetővé tesz, mintsem korlátoz, az azt bevezető kormányzatok, amennyiben így döntenek, kiadhatnak ICC-t olyan ország állampolgárának, amely nem fogadta el a 40. sz. határozatot. A jelentkezőnek rendelkeznie kell a határozatot alkalmazó ország bizonyítványával, vagy le kell tenniük az adott kormányzat által elfogadott vizsgát, amely megfelel a 40. sz. határozat I. Mellékletében leírt követelményeknek. A kormányzatok nem kötelesek más ország kormánya által kiadott nemzeti bizonyítványt az ICC alapjaként elfogadni” (Iránymutatás K. 20–21. pontjai).
- [43] A magyar szabályozás 2019. december 31-ig a Rendelet értelmében nem tartalmazta a külföldön kiállított ICC okmányok esetén a kiállító államban fennálló lakóhely feltételét. A Rendelet 2014. május 6-tól 2019. december 31-ig hatályos 9. § (2a) bekezdése értelmében „[k]edvtelési céllal a magyar víziúton vagy magyar lobogó alatt közlekedő kishajó vezetéséhez az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja 40. számú határozatában foglaltaknak megfelelően kibocsátott nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány az abban foglalt korlátozások figyelembevételével fogadható el”.
- [44] A Rendelet ezen 9. § (2a) bekezdését 2020. január 1-jei hatállyal akként módosította a KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizgáközpont Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság működésével összefüggő egyes közlekedési tárgyú miniszteri rendeletek, továbbá a vasúti vizgáközpont és a hajózási vizgáközpont kijelölésével összefüggő miniszteri rendeletek módosításáról szóló 45/2019. (XII. 20.) ITM rendelet 3. §-a, hogy az ICC okmány már csak abban az esetben fogadható el Magyarországon, ha a bizonyítvány tulajdonosa igazolja, hogy érvényes egészségi alkalmasságról szóló orvosi igazolással rendelkezik, továbbá: a) a bizonyítványt kiállító állam állampolgára, b) valamelyik észak-amerikai állam állampolgára, c) olyan állam állampolgára, amely tagja az ENSZ EGB-nek és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik, d) olyan állam állampolgára, amely nem tagja az ENSZ EGB-nek.
- [45] Ezen szabályozás 2021. szeptember 28-ai hatállyal változatlan tartalommal és szöveggel átkerült a Rendelet 9/C. §-ába. A Rendelet jelenleg hatályos 9/C. §-át – amely a 2020. január 1-jén hatályba lépett szabályozással azonos módon tartalmazza a c) pontban „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrészt – az úszólétesítmények egészségügyi felszereléseivel és a hajózási képesítésekkel összefüggő egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 46/2021. (IX. 13.) ITM rendelet 10. §-a iktatta be.
- [46] Következésképpen Magyarországon 2020. január 1-je óta tartalmazza a jogi szabályozás az „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrészt. Az új szabályozás hatálybalépését megelőzően a Nemzeti Közlekedési Hatóság a nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány (ICC) elfogadásáról szóló, 06/TAJ/2016. számú Hajósoknak szóló tájékoztatója azt tartalmazta, hogy „[m]agyar állampolgár számára más ENSZ EGB tagállam által kiállított Bizonyítvány csak abban az esetben fogadható el, amennyiben annak tulajdonosa bizonyítottan a kiállító tagállamban él”.
- [47] Az Alkotmánybíróság az Abtv. 57. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a 2020. január 1-jével bevezetett, majd 2021. szeptember 28-ai hatállyal módosított jogszabály megalkotóját, az innovációs és technológiai minisztert. A minisztérium válaszában azon álláspontjának adott hangot, miszerint „[a] Határozat eredeti szövegének 1. pontja az elfogadó államok hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatóságai részére feltételként írja elő a Határozat I. mellékletében foglalt feltételek teljesülése esetén az ICC okmány kiállításához a kérelmező számára az állampolgársággal vagy lakóhellyel rendelkezést a kiállító tagállamban. A Határozat 1. pontjában foglaltak szerint a vagylagos feltétel alapján, ha a kérelmező nem a kiállító állam állampolgára, akkor lehet a lakóhely is feltétel, azzal, hogy olyan állam állampolgára legyen, amely tagja az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának.”

A minisztérium szerint a Rendelet „2020. január 1-jétől hatályba lépett szövege a határozatnak való megfelelés érdekében gyakorlatilag megismétli a Határozat személyi hatályát, ezáltal elosztatva az esetleges (és egyébként korábban tapasztalt) jogalkalmazói bizonytalanságot. [...] A Határozatban foglalt rendelkezés átültetése [...] a normavilágosság és ezáltal a jogbiztonság alkotmányos követelményének előmozdítása, az alapjogi előírásnak való egyértelműbb megfelelés érdekében történt [...]”

- [48] 2. Az indítvány szerint kifogásolt szabályozás a lakóhely alapján tesz különbséget azon személyek között, akik az ENSZ EGB Határozatban foglaltak alapján szereztek ICC okmányt, amely nem rendelkezik legitim céllal, mivel nem indokolható más alapjog vagy közérdek védelmével. Az indítványozó szerint a lakóhely semmilyen módon nem befolyásolja érdemben a felhasználó vízi közlekedésben való jártasságát, vízi jármű vezetésére való alkalmasságát.
- [49] Az Alkotmánybíróság áttekintette az Alaptörvény XV. cikkére vonatkozó gyakorlatát.
- [50] Az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdése értelmében a törvény előtt mindenki egyenlő, a (2) bekezdés értelmében pedig Magyarország az alapvető jogokat mindenkinek bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, fogyatékoság, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül biztosítja. Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint a XV. cikk (1)–(2) bekezdései az alkotmányjogi panaszok elbírálása szempontjából Alaptörvényben biztosított jogot tartalmaznak, ezzel szemben a (4) és (5) bekezdései az állam intézményvédelmi, szabályozási, intézkedési kötelezettségét rögzítik, melyek elsődleges címzettjei az állami szervek.
- [51] Az Alkotmánybíróságnak a jelen ügyben elsődlegesen azt kellett megvizsgálnia, hogy az indítványozó által állított hátrányos megkülönböztetés a XV. cikk (1) vagy (2) bekezdése hatálya alá tartozik-e. Az Alaptörvény XV. cikk (1) és (2) bekezdései a hátrányos megkülönböztetés tilalma két, szorosan összefüggő aspektusát jelentik. A XV. cikk (1) bekezdése általános jelleggel fogalmazza meg a törvény előtti egyenlőség követelményét, a (2) bekezdés az alapjogok tekintetében és egyúttal a védett tulajdonság alapján tett különbségtételt tiltja {lásd például: 3235/2020. (VII. 1.) AB határozat, Indokolás [33]}. „A hátrányos megkülönböztetés alapvető joga kapcsán az Alkotmánybíróság három kérdést vizsgál: 1. fennáll-e az indítványozó hátrányára eltérő elbánás, és mivel a diszkrimináció szükségképpen valamilyen viszonyrendszerben érvényesül, ezért azt a kérdést is vizsgálni kell, hogy az indítványozó összehasonlítható helyzetben van-e azon személyekkel, akikhez képest a hátrányát állítja; 2. vizsgálni kell, hogy az indítványozó a XV. cikk alapján milyen tartalmú sérelmet állít: a törvény előtti egyenlőség megsértésére hivatkozik vagy arra, hogy valamelyik védett tulajdonságára tekintettel valamelyik alapjogát szükségtelenül vagy aránytalanul korlátozták; 3. végül a 2. pontbeli sérelem azonosítása határozza meg, hogy milyen módon igazolható, illetve igazolható-e a hátrányos megkülönböztetés („ézszerúségi teszt” vagy védett tulajdonság és alapjogi jogsérelem tesztje)” {12/2021. (IV. 14.) AB határozat, Indokolás [60]}.
- [52] Az indítványozó alkotmányjogi panaszában nem jelölt meg kifejezetten védett tulajdonságot, illetve az indítványozó által hivatkozott, a lakóhelyre vonatkozó különbségtétel nem minősül az indítványozó személyes tulajdonságának. Következésképpen az Alkotmánybíróság az alkotmányjogi panaszt a XV. cikk (1) bekezdése keretei között az „ézszerúségi teszt” alapján értékelte {hasonlóan például: 33/2019. (XI. 27.) AB határozat, Indokolás [72]; 3468/2021. (XI. 12.) AB határozat, Indokolás [27]}.
- [53] Az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdése alapján valamely megkülönböztetés alaptörvény-ellenessége akkor áll fenn, ha a jogszabály alkotmányos indok nélkül tesz különbséget a szabályozás szempontjából egymással összehasonlítható helyzetben lévő jogalanyok között {ld. pl. 10/2015. (V. 4.) AB határozat, Indokolás [19]}. Alkotmányjogi szempontból a különbségtétel abban az esetben minősül aggályosnak, ha a megkülönböztetésnek nincs tárgyilagos mérlegelés szerint ézszerű indoka, vagyis az önkényes {lásd például: 33/2019. (XI. 27.) AB határozat, Indokolás [73]}. A diszkrimináció tilalma tehát azt követeli meg, hogy „a hasonló eseteket hasonlóan, míg a különböző eseteket különbözőképpen kell kezelni” {3073/2015. (IV. 23.) AB határozat, Indokolás [45]}.
- [54] Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint személyek közötti, alaptörvény-sértő hátrányos megkülönböztetés akkor állapítható meg, ha valamely személyt vagy embercsoportot más, azonos helyzetben lévő személyekkel vagy csoporttal történt összehasonlításban kezelnek hátrányosabb módon.
- [55] Az Alkotmánybíróságnak elsőként azt kellett értékelnie, hogy a kifogásolt szabályozás értelmében érvényesül-e az indítványozó hátrányára eltérő elbánás azon személyekhez képest, akik megfelelnek a kifogásolt szabályozásnak. A jelen ügyben azáltal, hogy az indítványozó ICC okmányát Horvátországban szerezte, miközben magyar állampolgár, és nem rendelkezett Horvátországban lakóhellyel, nem tudta teljesíteni a Rendelet 2020. január 1-jétől beiktatott, majd 2021. szeptember 28-ával módosított, horvátországi lakóhelyre vonatkozó követelményét. Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy az indítványozó és azon magyar állampolgárok, akik Horvátországban szereznek ICC okmányt,

- a Rendelet szabályozása szempontjából azonos csoportba tartoznak, ekként egymással összehasonlítható helyzetben lévő jogalanyok.
- [56] A Rendelet kifogásolt szabályozásának csak azon magyar állampolgárok felelnek meg, akik a magyarországi rendőri ellenőrzés alkalmával olyan lakcím igazolására szolgáló dokumentumot tudnak felmutatni, amely a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló 1992. évi LXVI. törvény (a továbbiakban: Nytv.) 5. § (2) bekezdése alapján a polgár lakóhelyeként horvátországi lakcímet tartalmaz.
- [57] Az iratanyag tanúsága szerint az indítványozó a rendőri ellenőrzés alkalmával horvát lakcím igazolására vonatkozó nyilatkozatot mutatott be, amely az Nytv. 5. § (2) bekezdése alapján nem minősül a polgár lakóhelyének igazolására szolgáló dokumentumnak, mivel az legfeljebb az indítványozó tartózkodási helyének igazolására alkalmas. Erre figyelemmel a szabálysértési hatóság és az eljáró bíróságok az indítványozó ügyében azt állapították meg, hogy nem rendelkezik horvátországi lakóhellyel, ekként a horvát ICC okmánya a vezetési jogosultság igazolására Magyarország területén nem alkalmas.
- [58] Tekintettel arra, hogy a Horvátországban szerzett ICC okmány magyarországi elfogadhatósága szempontjából az indítványozó, aki magyar állampolgárként horvátországi lakóhellyel nem rendelkezett, illetve azon horvát ICC okmánnyal rendelkező magyar állampolgárok, akiknek horvátországi lakóhelye van, a Rendelet kifogásolt rendelkezései alapján eltérő elbánásban részesülnek. Ennek oka, hogy a Rendelet alapján 2020. január 1-je óta kizárólag a horvátországi lakóhelyet igazolni tudó magyar állampolgárok horvát ICC okmányát fogadják el Magyarországon vezetési jogosultság igazolására, míg azon magyar állampolgárok horvát ICC okmányát, akik nem tudnak az ellenőrzéskor horvátországi lakóhelyet igazolni, nem tekintik a vezetési jogosultság igazolására alkalmas dokumentumnak, és megállapítják a szabálysértési felelősséget.
- [59] Arra figyelemmel, hogy a horvátországi lakóhelyet igazolni nem tudó magyar állampolgárok horvát ICC okmány alapján nem vezethetnek vízi járművet Magyarországon, illetve amennyiben ezen okmánnyal mégis vezetnének és rendőri ellenőrzés alá kerülnek, a későbbiekben megállapítják a szabálysértési felelősségüket, ezért hátrányos helyzetbe kerülnek azon magyar állampolgár jogalanyokhoz képest, akik horvát ICC okmányuk mellett horvátországi lakóhellyel is rendelkeznek.
- [60] Az Alkotmánybíróság fent idézett gyakorlata szerint a megkülönböztetés akkor minősül alaptörvény-ellenesnek, ha a norma a szabályozás szempontjából azonos csoportba tartozó, azaz egymással összehasonlítható helyzetben lévő jogalanyok között tesz különbséget anélkül, hogy annak alkotmányos indoka lenne. Az Alkotmánybíróságnak ezért ezt követően azt kellett értékelnie, hogy alkotmányosan indokolható-e az a különbségtétel, amely a lakóhelyük alapján tesz különbséget a horvát ICC okmánnyal rendelkező magyar állampolgárok között.
- [61] A minisztérium a kifogásolt szabályozás indokaként a normavilágosságot és a jogbiztonságot, illetve a jogalkalmazói jogbizonytalanság megoldását jelölte meg.
- [62] Az Alkotmánybíróság előljáróban visszautal a határozat II. részének 2.4. pontjában hiteles magyar fordításban közölt ENSZ EGB Határozat preambuluma 1. pontjára, amely kifejezetten, szövegszerűen azt tartalmazza, hogy az ENSZ EGB Határozat csak „[j]avasolja, hogy az illetékes hatóságok vagy az alkalmazó Kormányzatok által jóváhagyott szervek kérelem, és az I. Mellékletben rögzített követelmények teljesítése esetén bocsássonak ki a kedvezési célú hajók vezetői képességét igazoló nemzetközi bizonyítványt (nemzetközi kedvezési célú hajóvezetői bizonyítvány, ICC) saját állampolgáraik vagy lakosaik számára [...]”, azaz nem kötelező előírásként tartalmazza, hogy az ICC okmány csak állampolgárság vagy lakóhely fennállása esetén lenne kibocsátható. Ezen túlmenően az Iránymutatás K. 20. pontja is megerősíti ezen értelmezést, hiszen kifejezetten rögzíti, hogy az állampolgársági, illetve a lakóhely feltétel csak „ajánlott” a határozatot átültető kormányzatok számára, ugyanakkor e tekintetben korlátozást nem tartalmaz. Az Iránymutatás K. 21. pontja értelmében az ICC okmány esetében az egyetlen kötelező tartalmú korlátozás az, hogy a kérelmezőnek olyan vizsgát kell letennie, amely megfelel az ENSZ EGB Határozat I. Mellékletében leírt követelményeknek. Következésképpen az ENSZ EGB Határozat az ICC okmány kibocsáthatósága szempontjából kötelező előírásként csak azt tartalmazza, hogy e Határozat szerinti szakmai követelmények teljesüljenek a kérelmező által letett vizsga esetében, azonban semmilyen állampolgársági vagy lakóhelyre vonatkozó feltétel támasztását nem írja elő kötelező jelleggel az ENSZ EGB Határozatot elfogadó kormányzatok számára.
- [63] Mindezek alapján az Alkotmánybíróság a Rendelet kifogásolt szabályozásának alkotmányos indokaként nem tartja elfogadhatónak azon érvet, miszerint a Rendelet 2020. január 1-jétől hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának, illetve az azt 2021. szeptember 28-tól felváltó 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze pusztán megismételné az ENSZ EGB Határozat személyi hatályát, illetve a normavilágosságot és a jogbiztonságot szolgálná. Ennek oka, hogy a minisztérium által hivatkozott ENSZ EGB Határozat 1. pontja egyrészt a preambulumban szerepel, másrészt a „javasolja” szöveg – az eredeti

angol szöveg szerint a „recommend” kifejezés – alkalmazásával nem kötelező jelleggel írja elő az állampolgársági, illetve a lakóhelyre vonatkozó feltételt, amely értelmezést az Iránymutatás K. 20. pontja kifejezetten megerősít. Következésképpen az ENSZ EGB Határozat olyan szabályozási megoldást alkalmazott, amely az azt elfogadó kormányzatok számára szabadon lehetővé teszi az ICC okmány kibocsátásával érintett személyi kör meghatározását, ebből kifolyólag nem szolgálja a normavilágosság, illetve a jogbiztonság érvényesülését a lakóhelyre vonatkozó feltétel olyan meghatározása, amely nem tekinthető az ENSZ EGB Határozat kormányzatokra kötelező előírásának. Ezen túlmenően az ENSZ EGB Határozat 2. (a) pontja kifejezett felkérést tartalmazott az elfogadó kormányzatok felé, hogy „a saját nemzeti vízirendőrségi szabályaik keretében ismerjék el területükön belül más országok Kormányzatának illetékes hatóságai vagy kijelölt szervei által kibocsátott dokumentumokat”. Az Iránymutatás D. 10–11. pontjai is a más ország által kibocsátott ICC okmány elfogadásának automatikusságát erősítik meg.

- [64] Az Alkotmánybíróság az ENSZ EGB Határozat hiteles szövege és az azt értelmező Iránymutatás K. 21. pontja alapján megállapította, hogy az ENSZ EGB Határozat lényegében csak a szakmai követelmények teljesülése esetén tartalmaz kötelező előírásokat az elfogadó kormányzatok számára, amikor részletesen meghatározza a vizsga elméleti és gyakorlati követelményeit. Az ENSZ EGB Határozat csak az ICC vizsga szakmai követelményei esetében nem enged eltérést az elfogadó országok számára, ebből kifolyólag a Rendeletnek a lakóhelyre vonatkozó kifogásolt szabályozásának alkotmányos indokaként a normavilágosság és a jogbiztonság nem fogadható el.
- [65] Az Alkotmánybíróság a határozat vonatkozó, IV/4.1. pontjában (Indokolás [38] és köv.) ismertetett szabályozás és a bírói joggyakorlat áttekintése alapján arra a következtetésre jutott, hogy a Rendelet 2020. január 1-jével hatályba léptetett módosítását megelőzően a lakóhelyre vonatkozó feltételt jogi szabályozás nem, csak a Nemzeti Közlekedési Hatóság tájékoztatója tartalmazta. E tájékoztatóban foglaltakat azonban a szabálysértési eljárások során eljáró bíróságok nem tekintették jogforrásnak, ekként a bírói gyakorlat az abban foglaltakat nem érvényesítette az egyedi szabálysértési ügyekben. Példának okáért az eljáró bíróságok akként értelmezték a Rendelet 2019. december 31-ig hatályos rendelkezését, hogy a szabálysértési hatóság az eljárás alá vont személy ICC bizonyítványának ellenőrzésekor csak formai vizsgálatot végezhet arra vonatkozóan, hogy az okmány ICC bizonyítványnak minősül-e, azaz külső megjelenése alapján a nemzetközi szabványnak megfelel-e, amennyiben igen, akkor az okmányban jelzett korlátozásokat az eljárás alá vont személy betartotta-e. Az eljáró bíróságok szerint a magyar jogszabályokban egyértelműen meg nem határozott többletfeltételre, illetve annak hiányára, amilyen a kiállító állam szerinti lakóhely, nem alapítható az eljárás alá vont személy szabálysértési felelőssége (lásd például: Szolnoki Járásbíróság 40.Szk.632.2017/3., 35.Sz.7685/2019/2., 15.Szk.11.390/2017/2. számú végzések).
- [66] Következésképpen a jogalkalmazói jogbizonytalanság a Rendelet kifogásolt rendelkezéseinek alkotmányos indokaként nem fogadható el, hiszen a szabálysértési ügyekben eljáró bíróságok jogalkalmazása esetében nem érhető tetten jogbizonytalanság azon a téren, hogy a jogszabálynak nem minősülő hatósági tájékoztató alapján született jogértelmezést nem tartották elfogadhatónak a szabálysértési felelősség megállapíthatósága szempontjából, amennyiben a tájékoztató olyan normatív tartalmú többletfeltételt kívánt a jogalanyokkal szemben alkalmazni, amely nem volt levezethető a jogszabályból.
- [67] Mindazonáltal az Alkotmánybíróság szerint a Rendelet kifogásolt szabályozása szempontjából a szabályozott tevékenység jellege és a lakóhely azon aspektusa is jelentőséggel bír, hogy a jelen ügyben érintett Horvátország és Magyarország egyaránt az ENSZ EGB Határozatot elfogadó államok, egyébiránt az Európai Unió tagállamai, szomszédos országok. A Rendelet kifogásolt szabályozásával érintett vízi jármű vezetésére szolgáló ICC okmány egy időszakos jellegű, szabadidős tevékenységhez kapcsolódik, az ICC okmány alapján üzletszerű hajóvezetési tevékenység nem végezhető, az kizárólag szabadidős sporttevékenység céljából használható. Azáltal, hogy Magyarország és Horvátország szomszédos, EU tagállamokként csatlakoztak az ENSZ EGB Határozatot elfogadó államokhoz, lehetővé tették a szabad mozgás és tartózkodás jogával élő állampolgáraik számára, hogy a vízi járművezetéshez kötődő szezonális jellegű, szabadidős sporttevékenységet kedvezőbb feltételekkel végezhesenek.
- [68] A Rendelet kifogásolt, lakóhelyre vonatkozó szabályozása azon okból kifolyólag sem felel meg a tárgyilagos mérlegelés szerinti észszerű különbségtétel követelményének, mivel két szomszédos EU tagállam viszonylatában azon jogi lehetőséggel is számolni kell, hogy lakosaik akár szezonális jelleggel, akár hosszabb időszakra gyakrabban élnek a szabad mozgás és tartózkodás jogával egymás területén. A Rendelet kifogásolt szabályozása értelmében azon magyar állampolgárok horvát ICC okmánya sem lenne elfogadható, akik az ICC okmány megszerzésekor rendelkeztek horvátországi lakóhellyel, azonban a későbbiekben lakóhelyüket más országba helyezték át, miközben az ICC okmányuk formailag érvényes, és a szakmai feltételek teljesítéséről tanúbizonyságot tettek a vizsga során. Tekintettel arra, hogy az ENSZ EGB Határozat I. Melléklete értelmében az ICC okmány megszerzhetőségének szakmai követelményei egységesek és kötelezőek minden elfogadó ország számára, nem észszerű az ICC okmány elfogadhatóságát lakóhelyi feltételekhez kötő Rendelet szabályozása.

- [69] A jogalkotó által a Rendelet kifogásolt szabályozásának okaként felhozott érvek az Alkotmánybíróság fent kifejtett indokolása szerint nem minősülnek olyan alkotmányos indokoknak, amelyek tárgyilagos mérlegelés szerint észszerűen tesznek különbséget a szabályozás szempontjából egymással összehasonlítható helyzetben lévő jogalanyok között.
- [70] 3. Mindezekre tekintettel az Alkotmánybíróság az Abtv. 41. § (3) bekezdése alapján megállapította, hogy a Rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze sérti az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdését, ekként alaptörvény-ellenes volt.
- [71] Az Alkotmánybíróság az Abtv. 41. § (1) bekezdése alapján megállapította, hogy a Rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésébe ütközően alaptörvény-ellenes, ezért azt megsemmisíti.
- [72] Az Alkotmánybíróság a Rendelet kifogásolt szövegrészeinek az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésére alapított megsemmisítésére figyelemmel – legutóbb a 3390/2020. (X. 29.) AB határozatában hivatkozott gyakorlata alapján – az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdésének, illetve XIII. cikk (1) bekezdésének, XXVIII. cikk (4) bekezdésének sérelmére alapított indítványi elemek érdemi vizsgálatától eltekintett.
- [73] Az Alkotmánybíróság által megsemmisített jogszabály vagy jogszabályi rendelkezés főszabály szerint az Abtv. 45. § (1) bekezdése értelmében az Alkotmánybíróság megsemmisítéséről szóló határozatának a hivatalos lapban való közzétételét követő napon hatályát veszti. Az Abtv. 45. § (6) bekezdése alapján az Alkotmánybíróság az alaptörvény-ellenes jogszabály alkalmazása alapján jogerős határozattal befejezett büntetőeljárás és szabálysértési eljárás felülvizsgálatát rendeli el, ha az eljárásban alkalmazott jogszabály vagy jogszabályi rendelkezés semmisségéből a büntetés, illetve az intézkedés csökkentése vagy mellőzése, valamint a büntetőjogi, illetve a szabálysértési felelősség alóli mentesülés vagy annak korlátozása következne.
- Mivel az Alkotmánybíróság megállapította a Rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdés c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze, valamint a 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrésze alaptörvény-ellenességét, ezért elrendelte az alaptörvény-ellenesnek minősített jogszabályi rendelkezések alkalmazásával lefolytatott, jogerős határozattal befejezett szabálysértési eljárások felülvizsgálatát, hiszen a Rendelet alaptörvény-ellenesnek minősített rendelkezéseinek semmisségéből a szabálysértési felelősség alóli mentesülés következhet.
- [74] Az indítványozó az Abtv. 27. §-a alapján a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzése alaptörvény-ellenességének megállapítására és megsemmisítésére vonatkozó kérelmet is előterjesztett. Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint „[t]ekintettel arra, hogy az Alkotmánybíróság az alkotmányjogi panasz alapjául szolgáló szabálysértési ügy felülvizsgálatát elrendelte, így nem tartotta szükségesnek a támadott bírósági határozatok megsemmisítését” {18/2020. (VII. 21.) AB határozat, Indokolás [98]}. Mindezek alapján az Alkotmánybíróság a Szolnoki Járásbíróság 15.Szk.9164/2020/5. számú végzése alaptörvény-ellenességének megállapítására és megsemmisítésére vonatkozó indítványát elutasította.
- [75] 4. A határozatot az Abtv. 44. § (1) bekezdésének első mondata alapján közzé kell tenni a Magyar Közlönyben.

Budapest, 2022. június 21.

*Dr. Juhász Miklós s. k.,*  
tanácsvezető alkotmánybíró

*Dr. Czine Ágnes s. k.,*  
alkotmánybíró

*Dr. Horváth Attila s. k.,*  
előadó alkotmánybíró

*Dr. Juhász Imre s. k.,*  
alkotmánybíró

*Dr. Sulyok Tamás s. k.,*  
alkotmánybíró

Alkotmánybírósági ügyszám: IV/1366/2021.

*Dr. Czine Ágnes alkotmánybíró párhuzamos indokolása*

- [76] Egyetértek a rendelkező részben foglaltakkal, ugyanakkor lényegesnek tartom az alábbiak kiemelését.
- [77] 1. Az Alkotmánybíróság az eljárása során megállapította, hogy az alkotmányjogi panasz érdemi vizsgálatának az Abtv. 26. § (2) bekezdésében foglalt törvényi feltételei teljesültek. Ennek indokai körében az Alkotmánybíróság rámutatott, hogy az indítványozó esetében a 2021. szeptember 28-tól hatályos szabályozás alapján ugyanúgy, mint az ügyében alkalmazott, időközben hatályon kívül helyezett, azonban a hatályos szabályozással szövegszerűen megegyező Rendelet rendelkezése alapján, amennyiben jogkövető magatartást kíván tanúsítani, ugyanúgy nem lenne jogosult horvát ICC okmányával vízi járművet vezetni Magyarországon.
- [78] Álláspontom szerint a jelen ügyben az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerinti alkotmányjogi panasz befogadhatóságának nem álltak fenn a feltételei. Álláspontom szerint az Alkotmánybíróságnak az alkotmányjogi panaszt az Abtv. 27. §-a szerinti törvényi feltételek alapján kellett volna befogadnia.
- [79] Az Abtv. 26. § (2) bekezdése értelmében az Alkotmánybíróság eljárása kivételesen kezdeményezhető, abban az esetben, ha az alaptörvény-ellenes jogszabály rendelkezésének alkalmazása vagy hatályosulása folytán közvetlenül, bírói döntés nélkül következett be a jogsérelem, és nincs a jogsérelem orvoslására szolgáló jogorvoslati eljárás. Az Alkotmánybíróság töretlen gyakorlata szerint a kivételes alkotmányjogi panasz esetében az érintettségnek személyesnek, közvetlennek és aktuálisnak kell lennie {3110/2013. (VI. 4.) AB határozat, Indokolás [27]; 3120/2015. (VII. 2.) AB végzés, Indokolás [55]}.
- [80] Az Alkotmánybíróság szerint a közvetlenség azt a követelményt foglalja magában, hogy az indítványban állított (alapjogi) jogsérelemnek jogalkalmazói (bírói) döntés nélkül – közvetlenül – kell fennállnia. Ha ugyanis a jogszabály érvényesüléséhez konstitutív hatályú végrehajtási aktus szükséges, az indítványozónak először a jogsértést közvetlenül megvalósító államhatalmi aktust kell megtámadnia, amelyet követően lehetővé válik a norma közvetett vizsgálata is {3110/2013. (VI. 4.) AB határozat, Indokolás [27]}. Az olyan jogszabályok esetén ezért, amelyek közvetlenül nem hatályosulnak, vagyis nem a hatálybalépésükkel (ex lege), hanem valamely jogalkalmazói aktus folytán válnak ki ténylegesen joghatást (keletkeztetnek, módosítanak vagy szüntetnek meg jogot, illetve kötelezettséget), az Abtv. 26. § (2) bekezdésén alapuló alkotmányjogi panaszt eddig jellemzően nem lehetett igénybe venni {3170/2015. (VII. 24.) AB végzés, Indokolás [10]}. Ennek megfelelően „[a]z olyan jogszabályok [...] esetében, melyek lényegüknél fogva nem hatályosulhatnak közvetlenül [...], az Abtv. 26. § (2) bekezdése alapján történő eljárásban a közvetlen érintettség nem állapítható meg” {3246/2014. (X. 3.) AB végzés, Indokolás [10]}.
- [81] A fentiek alapján úgy gondolom, hogy a jelen ügyben az indítványozó által kifogásolt szabályozás nem olyan jogszabály, amely közvetlenül hatályosul, vagyis nem a hatálybalépéssel (ex lege), hanem valamely jogalkalmazói aktus folytán vált ki ténylegesen joghatást. Nem értek egyet ezért az Alkotmánybíróság azon megállapításával, hogy az indítványozó érintettségét az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerinti alkotmányjogi panasz vonatkozásában megalapozza az a körülmény, hogy a bírósági eljárásban nem alkalmazott, 2021. szeptember 28-tól hatályos szabályozás alapján az indítványozó ugyanúgy nem lenne jogosult horvát ICC okmányával vízi járművet vezetni Magyarországon.
- [82] A jelen ügyben ezért úgy gondolom, hogy az indítványozó érintettsége a Rendelet hatályos rendelkezései vonatkozásában nem áll fenn, mert azt vele szemben a bírósági eljárásban nem alkalmazták. Az indítványozó érintettsége azon alapul, hogy őt az alkotmányjogi panasszal támadott bírósági határozat szankcionálta és kizárta a vízi közlekedésből annak ellenére, hogy jogszerűen kiadott nemzetközi képesítés (ICC okmány) jogosítja fel a vízi közlekedésben történő részvételre. Az alkotmányjogi panasz befogadásának ezért kizárólag az Abtv. 27. §-a vonatkozásában volt helye.
- [83] 2. A fentiekben foglaltak mellett ugyanakkor úgy gondolom: annak ellenére, hogy az alkotmányjogi panasz befogadásának álláspontom szerint kizárólag az Abtv. 27. §-a alapján volt helye, az eljárás során a Rendelet hatályos szabályainak érdemi alkotmányosságai vizsgálatának is volt törvényi lehetősége.
- [84] Az Abtv. 28. § (1) bekezdése szerint ugyanis az Alkotmánybíróság a 27. §-ban meghatározott bírói döntés felülvizsgálatára irányuló eljárásban a 26. § szerinti, jogszabály Alaptörvénnyel való összhangját illető vizsgálatot is lefolytathatja. Az Alaptörvény 24. cikk (4) bekezdése pedig lehetővé teszi az Alkotmánybíróság számára, hogy a jogszabály felülvizsgálni nem kért rendelkezését megvizsgálja és szükség esetén megsemmisítse, ha az a felülvizsgálni kért jogszabályi rendelkezéssel szoros tartalmi összefüggésben áll.
- [85] 3. A fentiek alapján tehát egyetértek az alkotmányjogi panasz érdemi vizsgálatával és a rendelkező részben foglaltakkal. Lényegesnek tartom ugyanakkor kiemelni, hogy az Alkotmánybíróságnak az alkotmányjogi panaszt az Abtv. 27. §-a szerinti törvényi feltételek alapján kellett volna befogadnia, és nem értek egyet azzal,



hogy az Abtv. 26. § (2) bekezdésében foglalt törvényi feltételek az indítványozó vonatkozásában fennálltak. Az Alkotmánybíróságnak a Rendelet hatályos szabályainak alkotmányossági vizsgálatát az Abtv. 28. § (1) bekezdésére és az Alaptörvény 24. cikk (4) bekezdésére figyelemmel kellett volna lefolytatni.

Budapest, 2022. június 21.

*Dr. Czine Ágnes s. k.,*  
alkotmánybíró

---

## IX. Határozatok Tára

### **A köztársasági elnök 202/2022. (VII. 7.) KE határozata legfőbb ügyész helyettesének kinevezéséről**

A legfőbb ügyész, az ügyészek és más ügyészségi alkalmazottak jogállásáról és az ügyészi életpályáról szóló 2011. évi CLXIV. törvény 14. § (1) bekezdése alapján – a legfőbb ügyész javaslatára – *dr. Ibolya Tibor Bélát* a legfőbb ügyész helyettesévé 2022. július 8-ai hatállyal, határozatlan időre kinevezem.

Budapest, 2022. június 30.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

KEH ügyszám: KEH/03413-3/2022.

---

### **A köztársasági elnök 203/2022. (VII. 7.) KE határozata büntetés-végrehajtási dandártábornok szolgálati jogviszonya megszűnésének megállapításáról**

Az Alaptörvény 9. cikk (4) bekezdés e) pontja, valamint a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló 2015. évi XLII. törvény 32. § (1) bekezdése és 80. § (1) bekezdés b) pontja alapján – a belügyminiszter javaslatára – megállapítom, hogy *Prof. Dr. Ruzsonyi Péter* büntetés-végrehajtási dandártábornok hivatásos szolgálati jogviszonya 2022. június 26-ai hatállyal megszűnt.

Budapest, 2022. június 30.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

Ellenjegyzem:

Budapest, 2022. július 4.

*Dr. Pintér Sándor s. k.,*  
belügyminiszter

KEH ügyszám: KEH/04131-2/2022.

---

**A köztársasági elnök 204/2022. (VII. 7.) KE határozata  
bírák felmentéséről**

1. Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 90. § h) pont ha) alpontja alapján

– az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára –

a bírói felső korhatár betöltésére tekintettel

*Kempfné dr. Agod Éva Mariannát* 2022. december 16-ai hatállyal bírói tisztségéből felmentem.

2. Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 90. § h) pont hb) alpontja alapján

– az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára –

nyugállományba helyezés iránti kérelmére tekintettel

*dr. Lesenyei Teréziát* 2022. december 28-ai hatállyal és

*Vargáné dr. Tóth Zsuzsanna Juditot* 2022. december 30-ai hatállyal

bírói tisztségéből felmentem.

Budapest, 2022. június 29.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

KEH ügyszám: KEH/03491-2/2022.

**A köztársasági elnök 205/2022. (VII. 7.) KE határozata  
bírák kinevezéséről**

Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 3. § (2) bekezdése és 24. § (3) bekezdése alapján – az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára –

*dr. Bereczki Istvánt,*

*dr. Bodnár Beátát,*

*dr. Gál Csilla Emesét,*

*Gömöriné dr. Fehér Zsuzsannát,*

*dr. Hefferné dr. Vida Viktóriát,*

*dr. Horváth Balázst,*

*dr. Jeszenszki Vandát,*

*dr. Kotosmann Krisztinát,*

*dr. Köböl Dánielt,*

*dr. Palkó Zsófiát,*

*dr. Provaznik Balázst,*

*dr. Sárosi Veronikát és  
dr. Szántó Dórárt*

2022. július 1. napjától határozatlan időtartamra bírónak kinevezem.

Budapest, 2022. június 29.

*Novák Katalin s. k.,  
köztársasági elnök*

KEH ügyszám: KEH/03491-3/2022.

---

### **A köztársasági elnök 206/2022. (VII. 7.) KE határozata bírói kinevezés meghosszabbításáról**

Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 25. § (2) bekezdése alapján – az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára *dr. Krekó Zsófia* – a 270/2019. (VII. 5.) KE határozat szerinti – bírói kinevezését a 2022. július 1. napjától 2025. június 30. napjáig terjedő időtartamra meghosszabbítom.

Budapest, 2022. június 29.

*Novák Katalin s. k.,  
köztársasági elnök*

KEH ügyszám: KEH/03491-4/2022.

---

### **A köztársasági elnök 207/2022. (VII. 7.) KE határozata bírák kinevezéséről**

1. Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 3. § (2) bekezdése és 23. § (1) bekezdése alapján – az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára –

*dr. Dobáné dr. Madarász Arabellát és  
dr. Liget Leventét*

a 2022. július 15. napjától 2025. július 14. napjáig terjedő időtartamra bírónak kinevezem.

2. Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 3. § (2) bekezdése és 24. § (3) bekezdése alapján – az Országos Bírósági Hivatal elnökének javaslatára –

*dr. Balogh Erikát*

2022. július 15. napjától határozatlan időtartamra bírónak kinevezem.

Budapest, 2022. június 30.

*Novák Katalin s. k.,  
köztársasági elnök*

KEH ügyszám: KEH/03879-2/2022.

---

**A köztársasági elnök 208/2022. (VII. 7.) KE határozata  
bírói felmentésről**

Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 90. § k) pontja alapján – az Országos Bírószági Hivatal elnökének javaslatára – a vagyonyilatkozat-tételi kötelezettségének szándékos elmulasztására tekintettel *dr. Cselik Reginát* 2022. július 1-jei hatállyal bírói tisztségéből felmentem.

Budapest, 2022. június 30.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

KEH ügyszám: KEH/03802-2/2022.

---

**A köztársasági elnök 209/2022. (VII. 7.) KE határozata  
bírói felmentésről**

Az Alaptörvény 9. cikk (3) bekezdés k) pontja, valamint a bírák jogállásáról és javadalmazásáról szóló 2011. évi CLXII. törvény 90. § a) pontja alapján – az Országos Bírószági Hivatal elnökének javaslatára – lemondására tekintettel *dr. Bükkösi Klárát* 2022. június 30-ai hatállyal bírói tisztségéből felmentem.

Budapest, 2022. június 30.

*Novák Katalin s. k.,*  
köztársasági elnök

KEH ügyszám: KEH/04153-2/2022.

---

A Magyar Közlönyt az Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A szerkesztésért felelős: dr. Salgó László Péter.

A szerkesztőség címe: 1051 Budapest, Nádor utca 22.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://www.magyarkozlony.hu> honlapon érhető el.