

2022. évi ... törvény
a Magyarország Kormánya és az Angolai Köztársaság Kormánya közötti
légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és az Angolai Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kötelező hatályának elismerésére.

2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. §

(1) A Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét az *1. melléklet* tartalmazza.

(2) A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.

4. §

(1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. CÍKK-ében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

Magyarország Kormánya

és

az Angolai Köztársaság Kormánya között

Tartalomjegyzék

PREAMBULUM

1. CIKK Fogalom-meghatározások
2. CIKK Forgalmi jogok nyújtása
3. CIKK Kijelölés és engedélyezés
4. CIKK Az üzemeltetési engedélyek visszavonása vagy felfüggesztése
5. CIKK Tisztességes verseny
6. CIKK Vámok és egyéb díjak
7. CIKK A jogszabályok és rendelkezések alkalmazása
8. CIKK Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
9. CIKK Repülésbiztonság
10. CIKK A légiközlekedés védelme
11. CIKK Használati díjak
12. CIKK Kereskedelmi tevékenységek
13. CIKK Pénzeszközök átutalása
14. CIKK Menetrendek
15. CIKK Viteldíjak
16. CIKK Információcsere
17. CIKK Konzultáció
18. CIKK Viták rendezése
19. CIKK A Megállapodás módosítása
20. CIKK Nyilvántartásba vétel
21. CIKK Felmondás
22. CIKK Hatálybalépés

PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és az Angolai Köztársaság Kormánya
(a továbbiakban: „Szerződő Felek”) között.

a Chicagóban, 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény részes feleiként;

attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék az államterületeik közötti légijáratokat;

elismerve a légiközlekedés fontosságát, mint a gazdasági együttműködés, a kereskedelmi kapcsolatok, valamint a népek közötti kapcsolatok és barátság előmozdításának eszközét;

attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légi járatok legmagasabb fokú biztonságát és védelmét biztosítsák, kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvélemény polgári légiközlekedésbe vetett bizalmát megrendítő olyan cselekedetek, illetve fenyegetések miatti aggodalmukat, amelyek a légijárművek biztonsága ellen irányulnak; valamint

azzal a szándékkal, hogy Megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légijáratok létrehozása és üzemeltetése céljából;

AZ ALÁBBIAKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK – FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK

Jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a szövegösszefüggésből más következik:

- a) „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a Légügyi Főigazgató, az Angolai Köztársaság Kormánya esetében a Nemzeti Polgári Légügyi Hatóság, illetve mindkét esetben bármely olyan személyt vagy szervezetet jelent, aki/amely a jelen Megállapodással érintett bármely tevékenység ellátására jogosult;
- b) „Megállapodás”: jelen Megállapodás, annak Függeléke(i), valamint ezek minden módosítása;
- c) „Chicagói Egyezmény”: a Chicagóban, 1944. december hetedik napján aláírt Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény;
- d) „Kijelölt légitársaság”: olyan légitársaságot jelent, amely a jelen Megállapodás 3. cikkével összhangban került kijelölésre és engedélyezésre;
- e) „Terület”: egy állam vonatkozásában az adott állam szuverenitását képező szárazföldi területet (szárazföldet és szigeteket) jelent, a hozzátartozó belföldi és parti vizekkel, valamint légtérrel;
- f) „Légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: a Chicagói Egyezmény 96. Cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- g) „Használati díjak”: a légitársaságok részére az illetékes hatóságok által megállapított vagy engedélyezett díj a repülőtéri tulajdon vagy létesítmények, illetve léginavigációs berendezések használatáért, beleértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, valamint azok személyzete, utasai és az áruk számára;

- h) „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, és azok alkalmazásának feltételei, beleértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a posta szállításának díjazását vagy feltételeit;
- i) a jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáira való utalást – a 8. Cikk 2. bekezdése kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való utalásként kell értelmezni;
- j) a jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra való utalásokat a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való utalásként kell értelmezni;
- k) a jelen Megállapodásban az „EU Szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió Működéséről szóló Szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK – FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Fél számára a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat annak érdekében, hogy a Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok a jelen Megállapodás 1. Függelékében megjelölt útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltethessenek.
2. A jelen Megállapodás rendelkezéseitől függően mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai az alábbi jogokat élvezik:
 - a) a másik Szerződő Fél területének leszállás nélküli átrepülése;
 - b) nem kereskedelmi célból történő leszállások a másik Szerződő Fél területén.
3. Mindkét Szerződő Fél azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. Cikke alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen Cikk 2. bekezdés a) és b) pontjában meghatározott jogok.
4. Jelen Cikk 2. bekezdése egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut – ideértve a postát is – vegyen fel a másik Szerződő Fél területének másik pontjára való szállításának céljából.

3. CIKK – KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

1. Mindkét Szerződő Fél jogosult írásban megjelölni a másik Szerződő Fél felé azon légitársaságot vagy légitársaságokat, amelyek a megállapodásban szereplő szolgáltatásokat a Kijelölt Útvonalakon biztosítják. A kijelölt légitársaságok számában a légügyi hatóságok állapodnak meg.
2. Az egyik Szerződő Fél által történő kijelölés kézhezvételét követően a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő felhatalmazásokat és engedélyeket az alábbiak teljesülése esetén:
 - a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i) a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-Szerződések értelmében és az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkezik; és

- ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légi jármű üzemben tartási engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
- iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezek állampolgárai kezében van.

b) az Angolai Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:

- i) a légitársaság az Angolai Köztársaság területén került bejegyzésre és az Angolai Köztársaság alkalmazandó jogszabályai alapján engedélyezték üzemelésre; és
- ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet az Angolai Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn; és
- iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Angolai Köztársaság kezében van.

4. CIKK – AZ ÜZEMELTETÉSI ENGEDÉLY VISSZAVONÁSA VAGY FELFÜGGESZTÉSE

1. Bármelyik Szerződő Fél jogosult a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyt visszavonni, felfüggeszteni vagy korlátozni, amennyiben:

a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:

- i) a légitársaság nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-Szerződések értelmében vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
- ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légi jármű üzemben tartási engedély kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja vagy tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy
- iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete sem közvetlenül, sem többségi tulajdon révén nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezek állampolgárai kezében van.

b) az Angolai Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:

- i) a légitársaság nem az Angolai Köztársaság területén került bejegyzésre és nem az Angolai Köztársaság alkalmazandó jogszabályai alapján engedélyezték üzemelésre; vagy
- ii) a légitársaság feletti tényleges szabályozói felügyeletet nem az Angolai Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn; vagy
- iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete sem közvetlenül, sem többségi tulajdon révén nem az Angolai Köztársaság kezében van.

A jelen bekezdés által biztosított jogok gyakorlása során az Angolai Köztársaság nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzeti hovatartozási alapon megkülönböztetést.

2. Amennyiben azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy a jelen Cikk 1. bekezdésében meghatározott feltételek alkalmazása nem szükséges a jogszabályok és rendelkezések további be nem tartásának megakadályozása céljából, ezen jog csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával a jelen Megállapodás 17. Cikke szerint előírt konzultációt követően gyakorolható.

3. Jelen Cikk alapján az egyik Szerződő Fél által megtett intézkedés során a másik Szerződő Fél 18. Cikkben foglalt jogai nem sérülhetnek.

5. CIKK - TISZTESSÉGES VERSENY

1. Szerződő Felek tudomásul veszik, hogy közös céljuk a tisztességes, versenyt elősegítő környezet kialakítása, valamint mindkét Szerződő Fél légitársaságai számára a tisztességes és egyenlő esélyek biztosítása annak céljából, hogy a megállapodás szerinti járatokat a megjelölt útvonalakon a fent említett versenyfeltételek mellett üzemeltessék. Ezért a Szerződő Felek minden, ezen célkitűzés teljes eléréséhez és betartatásához szükséges intézkedést megtesznek.

2. Szerződő Felek kijelentik, hogy a szabad, tisztességes és torzítatlan verseny fontos a jelen Megállapodás célkitűzéseinek előmozdításához, és megjegyzik, hogy az átfogó versenyjogi szabályok, egy független versenyjogi hatóság megléte, és a versenyjogi szabályok észszerű és eredményes betartatása szintén fontos a légiközlekedési szolgáltatások hatékony biztosításához. Mindkét Szerződő Fél jelen Cikkben említett kérdéseket érintő versenyjogi szabályainak és azok módosításainak vonatkoznia kell az illető Szerződő Fél joghatósága alatt üzemelő járatok működésére. A Szerződő Felek közös célja versenyjogi szabályaik és alkalmazásuk kompatibilitásának és harmonizációjának biztosítása. Felek a szükséges mértékben, és a versenyjogi szabályok eredményes alkalmazásához szükséges mértékig, saját jogszabályaiknak és ítélkezési gyakorlataiknak megfelelően együttműködnek. Ezt a vonatkozó légitársaságaik vagy egyéb állampolgáraik által a versenyjogi intézkedések szempontjából releváns információknak a versenyjogi hatóságokon keresztüli átadásával érik el.

3. Mindkét Szerződő Fél kiküszöböli a légiközlekedési szolgáltatások biztosításáért zajló versenyben a másik Szerződő Fél légitársaságainak biztosítandó tisztességes és egyenlő esélyeket potenciálisan negatívan befolyásoló hátrányos megkülönböztetés és tisztességtelen gyakorlat minden formáját.

6. CIKK – VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságait a viszonyosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályai által megengedett legnagyobb mértékben a behozatali korlátozások, vámok, jövedéki adók, vizsgálati díjak és minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték és díj alól a következők vonatkozásában: a légijárművek, valamint azok szokásos felszerelései, az üzemanyag, a kenőanyagok, a karbantartási eszközök, a légijárműhöz szükséges szerszámok, a műszaki fogyóeszközök, a pótalkatrészek – beleértve a hajtóműveket is – és a légijármű készletei, beleértve, de nem kizárólagosan az olyan tételeket mint az élelmiszerek, az italok, alkohol, a dohányáru és egyéb, a repülés során árusítandó vagy az utasok által használt termékeket, és más olyan cikkeket, amelyek kizárólag a menetrend szerinti járatok üzemeltetése során a kijelölt légitársaság által használt légijármű üzemeltetéséhez vagy kiszolgálásához kerülnek felhasználásra, valamint a nyomtatott jegytömbök, a légi fuvarlevelek, és minden olyan nyomtatott anyag, amelyen szerepel a kijelölt légitársaság logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és promóciós anyagok.

2. A jelen Cikk alapján biztosított mentességek a jelen Cikk 1. bekezdésében említett olyan

tételekre vonatkoznak:

- a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által, vagy annak a nevében visznek be;
- b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága légijárművének a fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezésétől az onnan való távozásig, és/vagy ezen terület átrepülése során használnak fel;
- c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijármű fedélzetére visznek a másik Szerződő Fél területén, és azokat a megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetése során kívánják felhasználni, attól függetlenül, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják el vagy fogyasztják el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.

3. A légijármű szokásos felszereléseit, valamint azokat az anyagokat, készleteket és felszereléseket, amelyeket általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijárművek fedélzetén tartanak, kizárólag a másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatók ki a másik Szerződő Fél területén. Ebben az esetben az ilyen felszerelések és cikkek a jelen Cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik azzal, hogy azoknak az említett hatóságok felügyelete alá való helyezése megkövetelhető arra az időre, ameddig azokat újból kiviszik, vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.

4. A jelen Cikk által biztosított mentességek olyan esetekben is érvényesíthetők, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött más légitársasággal vagy légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen Cikk 1. bekezdésében leírt szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy a másik Szerződő Fél ugyanazt a mentességet vagy mentességeket nyújtja az adott légitársaságnak.

5. A jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem tiltja meg, hogy Magyarország nem diszkriminatív alapon adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amennyiben azt az Angolai Köztársaság által kijelölt légitársaság olyan légijárműve használja, amely Magyarország területének valamely pontja és Magyarország, vagy egy másik európai uniós tagállam területének valamely másik pontja között közlekedik.

6. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás áll fenn a kettős adóztatás elkerüléséről, úgy az a megállapodás az irányadó.

7. CIKK – A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által használt légijárműveknek nemzeti hovatartozásukra való tekintet nélkül alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk a nemzetközi légiközlekedésben részt vevő légijárműveknek az adott Szerződő Fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légijárművek üzemeltetésére és irányítására vonatkozó, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat.

2. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által a fedélzetén szállított utasoknak,

poggyásznak, személyzetnek vagy árunak meg kell felelniük az adott Szerződő Fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, a belépéssel, vámkezeléssel, légiközlekedés védelmével, bevándorlással, útlevelekkel, vámeljárással, pénznemekkel, egészségüggyel, karanténal vagy postai küldemények esetén a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek.

3. Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen Cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

8. CIKK – LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. Az egyik Szerződő Fél jogszabályainak és rendelkezéseinek, Magyarország esetében beleértve az európai uniós jognak és rendelkezéseknek megfelelően kibocsátott vagy érvényesített érvényességi idejükön belüli légialkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati engedélyeket és bizonyítványokat a másik Szerződő Fél a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy ezek a bizonyítványok és engedélyek mindenkor a Chicagói Egyezményben megállapított legalacsonyabb, vagy azon túlmutató szintű követelmények alapján kerültek kiállításra vagy érvényesítésre.

2. A Szerződő Felek fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárainak adott személyzet alkalmassági bizonyítványok és szakszolgálati engedélyek érvényességének elismerését, a saját területük fölötti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.

3. Amennyiben az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyekkel és bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított minimumszabályoktól eltérő eljárás alkalmazását teszik lehetővé függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet részére bejelentették-e, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az adott Szerződő Fél jelen Megállapodás 9. Cikk 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül kérelmezheti a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával történő konzultáció megtartását a jelen Megállapodás 17. Cikke értelmében a kérdéses gyakorlat elfogadhatóságáról. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az megalapozza a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazását.

9. CIKK – REPÜLÉSBIZTONSÁG

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokat illetően bármilyen területen, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozóan. A konzultációt a kérelemtől számított harminc (30) napon belül kell megtartani.

2. Amennyiben az ilyen konzultációt követően valamelyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az említett területeken ténylegesen nem tart fenn, illetve nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumkövetelményekkel legalább azonosak, e Szerződő Fél

a másik Szerződő Felet a vonatkozó megállapításokról és az ezen minimumkövetelményeknek való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről, értesíti, a másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Fél tizenöt (15) napon belül, vagy egy esetlegesen hosszabb elfogadott időtartamon belül a szükséges intézkedések megtételét elmulasztja, az megalapozza a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazását.

3. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről üzemeltetett légitársaságot, a másik Szerződő Fél erre meghatalmazott képviselői jogosultak a fedélzetre és a légitársaság környezetére kiterjedő vizsgálatnak alávetni, amelynek célja a légitársaság és a személyzet dokumentumai érvényességének, valamint a légitársaság és berendezéseinek szemrevételezhető állapotának ellenőrzése (e Cikkben „forgalmi előtér ellenőrzés”), feltéve, ha ez nem eredményez indokolatlan késedelmet.

4. Amennyiben a forgalmi előtér ellenőrzés, vagy a forgalmi előtér ellenőrzések sorozata súlyos aggályokat kelt azzal kapcsolatosan, hogy:

- a) a légitársaság vagy a légitársaság üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek; vagy
- b) ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időszakban megállapítottak; az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. Cikkének alkalmazása tekintetében levonhatja azt a következtetést, hogy azok a követelmények, amelyek alapján a légitársaság vagy a légitársaság személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légitársaságot üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimális vagy azt meghaladó szintű követelményeknek.

5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett légitársasághoz való hozzáférést a jelen Cikk 3. bekezdésével összhangban történő forgalmi előtér ellenőrzés elvégzése céljára megtagadja az adott légitársaság képviselője, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen Cikk 4. bekezdése szerinti súlyos aggályok merülnek fel és levonhatja az azon bekezdésben lévő következtetéseket.

6. Mindegyik Szerződő Fél fenntartja magának a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai üzemeltetési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél, akár a forgalmi előtér ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtér ellenőrzések, forgalmi előtér ellenőrzés megtagadása, konzultáció eredményeképpen vagy egyébként arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemelése érdekében.

7. A Szerződő Felek által a jelen Cikk 2. vagy 6. bekezdése alapján hozott intézkedést meg kell szüntetni, amint az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.

8. Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam látja el és gyakorolja, a jelen Cikk értelmében a másik Szerződő Fél jelen Cikk szerinti jogai ugyanúgy érvényesek a repülésbiztonsági előírásoknak az adott másik EU tagállam általi átvételével, gyakorlásával vagy fenntartásával, valamint az említett légitársaság üzemeltetésének engedélyezésével kapcsolatban.

10. CIKK – A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

1. A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.

2. A polgári légijárművek, azok utasai és személyzete védelmének biztosítása alapvető előfeltétele a nemzetközi légijáratok üzemeltetésének, ennek érdekében a Szerződő Felek megerősítik, hogy a polgári repülés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmének biztosítására irányulóan kölcsönös kötelezettségeik (különösen a következő egyezményekben foglalt kötelezettségeik: a Chicagói Egyezmény és mellékletei, a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt egyezmény, a légijárművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án Hágában aláírt egyezmény, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt egyezmény, illetve a polgári légiközlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montrealban aláírt jegyzőkönyv) a jelen Megállapodás szerves részét képezik.

3. Előírják, hogy a területükön bejegyzett légijárművek üzemeltetői, vagy azok az üzemeltetők, amelyeknek központi ügyvezetésének helye vagy akiknek állandó tartózkodási helye a Szerződő Felek területén található, vagy Magyarország esetében az olyan légijármű-üzemeltetők, amelyeket a területén hoztak létre az európai uniós egyezmények alapján és érvényes működési engedéllyel rendelkeznek az Európai Unió jogszabályainak megfelelően, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői az ilyen légiközlekedés-védelmi előírásokkal összhangban járnak el.

4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légijárművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.

5. A Szerződő Felek továbbá megkövetelik, hogy a területükön bejegyzett légijárművek üzemeltetői vagy azok az üzemeltetők, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy akiknek állandó lakhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen, a Szerződő Felekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi előírásoknak megfelelően járnak el.

6. Mindegyik Szerződő Fél beleegyezik abba, hogy az ilyen légijármű üzemeltetőknak előírják, hogy a repülésvédelmi rendelkezéseknek megfelelően üzemeljenek és be kell tartani a másik Szerződő Fél területéről történő felszállásra és másik Szerződő Fél területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat az abban az országban hatályos jogszabályokkal összhangban, Magyarország esetében beleértve az európai uniós jogot is.

7. Mindkét Szerződő Fél a saját területén hatékony intézkedések megtételét biztosítja a légijárművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, azok poggyásza és kézipoggyásza,

továbbá a rakomány és a légijárművön található készletek beszállás, illetve berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében. A Szerződő Felek egyetértének abban is, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.

8. Polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légijármű, annak utasai, személyzete, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy azzal fenyegetés fennállása esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más, az ilyen cselekmény vagy fenyegetés lehető leggyorsabb és biztonságos megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén, az ilyen cselekményből vagy fenyegetésből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

9. Mindkét Szerződő Fél megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területén jogellenesen hatalomba kerített vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légijármű a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmére vonatkozó minden egyebet felülíró kötelesség szükségessé nem teszi.

10. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Szerződő Fél nem e Cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, e Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen megkeresés időpontjától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. Cikk 1. bekezdésében foglaltak alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt 15 nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a 4. Cikk 1. bekezdése értelmében. E bekezdés alapján tett valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti az e Cikkben foglalt védelmi rendelkezéseket.

11. CIKK – HASZNÁLATI DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Félnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vonatkozóan a repülőterek és egyéb berendezések használatáért a díjszabásért felelős illetékes szervek által kiszabott díjak, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díjak igazságosak és méltányosak legyenek. Ezen díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjaknál.

2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára nem vet ki, vagy nem engedélyez magasabb használati díjakat, mint amelyet a hasonló nemzetközi légijáratokat hasonló légijárművel üzemeltető és hasonló berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságára vet ki.

3. Mindegyik Szerződő Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes hatóságok, valamint a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. Ezen felhasználókat ésszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy a díjak bevezetése vagy módosítása előtt álláspontjukat ismertethessék.

12. CIKK– KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK

1. Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén képviselőket létesíteni a légiközlekedés támogatása és a légiközlekedési dokumentumok, valamint olyan kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljára, melyekre a légiközlekedés lebonyolításához szükségük van.
2. Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél területére bevihetik, és ott foglalkoztathatják a saját irányító, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket, amelyekre a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban szükségük van.
3. A kijelölt légitársaság választása szerint a jelen Cikk 2. bekezdésében említett képviselői és személyzeti szükségletek bármilyen állampolgárságú saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely olyan légitársaság, szervezet vagy vállalat szolgáltatásainak igénybevételével elláthatók, amelyek jogosultak a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.
4. Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak közvetlenül vagy saját belátásuk szerint ügynökökön keresztül légiközlekedést, illetve annak kiegészítő termékeit és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén értékesíteni. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok jogosultak saját szállítási dokumentumaikat használni. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak értékesíteni, illetve bármely személy jogosult megvásárolni ezen légiközlekedést, annak kiegészítő termékeit és szolgáltatásait helyi pénznemben, vagy bármely más szabadon átváltható pénznemben.
5. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén felmerülő helyi kiadásokat helyi pénznemben vagy - feltéve, hogy ez összhangban áll a hatályos rendelkezésekkel - bármely szabadon átváltható pénznemben megfizetni.
6. A fent említett valamennyi tevékenységet a másik Szerződő Fél területén alkalmazandó hatályos jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban kell végezni.
7. A légijáratok megállapodás szerinti útvonalakon történő biztosítása vagy fenntartása során az egyik Szerződő Fél Kijelölt Légitársasága közös üzemelésről vagy ülés hely-bérletre szóló megállapodást köthet:
 - a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
 - b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
 - c) harmadik Felek légitársaságával vagy légitársaságaival. Ha az ilyen harmadik fél nem engedélyezi vagy teszi lehetővé a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok közötti, az ilyen harmadik országba vagy onnan közlekedő járatokról szóló egyenrangú megállapodásokat, a szóban forgó Szerződő Fél légiközlekedési hatóságainak jogában áll az ilyen megállapodásokat elutasítani.
8. A fenti rendelkezések azzal a feltétellel alkalmazhatók, ha az ilyen megállapodások során minden légitársaság:

- a) rendelkezik a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal,
- b) rendelkezik a Szerződő Felek légiközlekedési hatóságainak engedélyével, és teljesíti az ilyen megállapodások követelményeit,
- c) az értékesítési ponton minden értékesített jegy tekintetében tájékoztatják a vásárlót arról, hogy az útvonal egyes szakaszait melyik légitársaság üzemelteti,
- d) a közös üzemelés keretében üzemeltetett járatok nem számítanak bele az értékesítő légitársaság járatüzemeltetési jogosultságaiba.

13. CIKK – PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára azt a jogot, hogy szabadon átutalják a légiközlekedés, valamint az egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével kapcsolatban a másik Fél területén szerzett, kiadásokat meghaladó bevételeiket, valamint az ilyen bevételek után keletkezett kereskedelmi kamatokat (beleértve az átutalásra váró letétek után járó kamatokat). Az ilyen átutalás bármilyen konvertibilis pénznemben történhet azon Szerződő Fél devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az átutalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy ahol nincs hivatalos árfolyam, az ilyen átutalást a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.

2. Abban az esetben, ha a Szerződő Felek között a pénzeszközök átutalását külön megállapodás szabályozza, úgy annak a rendelkezései az irányadók.

14. CIKK – MENETRENDEK

Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a légijáratok megállapodás szerinti útvonalakon történő megindítása előtt legkésőbb harminc nappal beterjesztik jóváhagyásra a járatmenetrendeket a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez az időkeret az adott légügyi hatóság jóváhagyásától függően csökkenthető.

15. CIKK – VITELDÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél lehetővé teszi, hogy a légijáratok viteldíjait mindegyik kijelölt légitársaság a piacon alapuló kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaiktól, a más légitársaságokkal való konzultációt az általuk felszámított vagy felszámítani tervezett viteldíjak tekintetében.

2. Egyik Szerződő Fél sem engedheti, hogy légitársaságaik olyan viteldíjakat számítsanak fel vagy tervezzenek felszámítani amelyek

- a) a piaci erőfölénnyel való visszaélés következtében túlzott mértékűek, vagy
- b) alkalmazása olyan versenyellenes magatartásnak minősül, melynek valószínűsíthetően vagy kifejezetten az a célja, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.

3. Mindkét Szerződő Fél előírhatja, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága az általa javasolt, a területéről induló, vagy a területére érkező légi járatok viteldíjait bejelentse, vagy azokról értesítést nyújtson be. Az ilyen bejelentés vagy értesítés megtétele a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal várható el. Egyedi esetekben ez a határidő rövidíthető.

4. Mindkét Szerződő Félnek jogában áll elfogadni vagy elutasítani a saját területükről induló, a két Szerződő Fél területe közötti légi járatoknak a csak oda-, vagy oda-vissza útra szóló viteldíjait.

5. Amennyiben bármelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területén a légi járatokért felszámított viteldíj a fenti 2. bekezdés valamely kategóriájába esik, akkor az adott Szerződő Fél elégedetlenségéről szóló értesítést nyújthat be a másik Szerződő Félnek a viteldíj bejelentésétől, vagy az arról szóló értesítéstől számított tizenöt (15) napon belül, vagy igénybe veheti az alábbi 6. bekezdés rögzített konzultációs eljárásokat.

6. Bármelyik Szerződő Fél kérhet konzultációt bármelyik Szerződő Fél légitársaságának a jelen Megállapodás alapján létrejött járatok viteldíjaihoz kapcsolódóan, ideértve azokat, amelyeknél az említett viteldíj tárgyát képezte egy egyet nem értésről vagy elégedetlenségről szóló értesítésnek. Ezeket a konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított legkésőbb harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük abban, hogy a probléma észszerű rendezéséhez a szükséges információkat biztosítsák. Ha a Szerződő Felek megállapodásra jutnak, a Szerződő Feleknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a megállapodás hatályba lépjen. Amennyiben nem születik megállapodás, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, amelynek a területéről a légi járat kiindul.

7. A jelen Cikk rendelkezései szerint megállapított viteldíj addig marad hatályban, míg az érintett légitársaság(ok) azt vissza nem vonják, vagy amíg egy másik viteldíj alkalmazását jóvá nem hagyják.

16. CIKK – INFORMÁCIÓCSERE

1. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatóságának kezdeményezésére a légügyi hatóságok a lehető leghamarabb információt cserélnek az általuk kijelölt légitársaságoknak nyújtott aktuális engedélyeket illetően a másik Szerződő Fél területére, területéről vagy területén keresztül üzemeltetett légi járatokra vonatkozóan. Fentiekbe beleértendő a javasolt útvonalakon üzemeltetendő légi járatok érvényes bizonyítványok és engedélyek másolatai valamint a módosítások és a mentességet igazoló okiratok.

2. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatósága a másik Szerződő Fél kérésére ellátja azt minden indokoltan elvárható, a másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalomról készített időszakos vagy más statisztikai kimutatással.

17.CIKK – KONZULTÁCIÓ

1. A szoros együttműködés jegyében a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről időre konzultálnak egymással annak érdekében, hogy a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtását és kielégítő betartását biztosítsák, emellett bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatban.
2. Az ilyen megbeszélés vagy levelezés útján megvalósuló konzultációt a kérelem beérkezésétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve a jelen Megállapodás 4., 9., 10. és 15. Cikkeinek rendelkezéseit, kivéve, ha erről a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

18. CIKK – VITÁK RENDEZÉSE

1. A Szerződő Felek között jelen Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely vitás kérdést a Felek elsőként a tárgyalás útján kísérik meg rendezni.
2. Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalás útján nem tudnak megegyezni, megállapodhatnak arról, hogy a vitát döntéshozatalra egy másik személy vagy testület elé terjesztik; ha nincs ilyen megegyezés, a kérelmet bármelyik Szerződő Fél kérésére három (3) tagú választott bíróból álló bíróság elé terjesztik, amelyből egy-egy (1-1) főt a Szerződő Feleknek kell jelölniük, a harmadik főt pedig az előbbi két (2) jelölt együttesen jelöli ki: Mindkét Szerződő Fél kijelöl egy választottbírást a vita választottbíróági rendezéséről szóló kérelem diplomáciai úton történő kézhezvételétől számított hatvan (60) napon, míg a harmadik bírát további 60 napon belül kell jelölni. Amennyiben a harmadik bírát az említett határidőn belül nem sikerül kinevezni, úgy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke nevez ki bármely Szerződő Fél kérésére választottbírást vagy választottbírákat az adott helyzettől függően. Ilyen esetekben a harmadik bírónak valamely harmadik ország állampolgárának kell lennie, és ugyanezen személy tölti be a választottbíróóság elnöki szerepét is.
3. A választottbíróóság joghatóságának kereteit a jelen Megállapodással összhangban, valamint eljárásrendjét saját maga határozza meg.
4. A választottbíróóság jelen Cikk 2. bekezdése alapján meghozott döntése a vitában érintett Szerződő Felekre kötelező érvényű. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél a döntést nem tartja be, az jogalapot ad a másik Szerződő Fél számára a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.
5. A Szerződő Felek saját bíráik költségeit viselik. A választottbíróóság valamennyi egyéb költsége egyenlő arányban kerül elosztásra, beleértve a harmadik bírával kapcsolatos költségeket és illetményeket is.

19. CIKK – A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. A jelen Cikk 2. bekezdése kivételével amennyiben bármely Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását, arról a 17. Cikk rendelkezései szerint kell megállapodni. Az ilyen módosítások a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harminc (30) nappal lépnek hatályba, amely megerősíti, hogy a rájuk vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.
2. A jelen Megállapodás Függelékének módosításához a Szerződő Felek légügyi hatóságainak közvetlen megállapodása szükséges. Bármely módosításnak a 22. Cikk szerint kell hatályba lépnie.
3. Amennyiben mindkét Szerződő Felet érintő többoldalú légiközlekedési egyezmény lép érvénybe, a jelen Megállapodás és Függelékének vonatkozó rendelkezései azt követően nem alkalmazandók.

20. CIKK– NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

A jelen Megállapodást és annak bármilyen módosítását, a Függelék módosításának kivételével, a Szerződő Felek nyilvántartásba vétel céljából benyújtják a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

21. CIKK – FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél bármikor írásban értesítheti a másik Szerződő Felet diplomáciai úton felmondási szándékáról. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ilyen esetben a jelen Megállapodás megszűnik a tájékoztatás másik Szerződő Fél által történő kézhezvételét követő tizenkét (12) hónap múlva, kivéve, ha a fenti időszakon belül a jelen Megállapodás megszüntetésére vonatkozó értesítés megegyezéssel visszavonásra kerül.
2. Amennyiben a másik Szerződő Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem ismeri el, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvételt követő tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

22. CIKK – HATÁLYBALÉPÉS

A jelen Megállapodás a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harminc (30) nappal lép hatályba, amely megerősíti, hogy a Felekre vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.

A FENTIEK HITELEZÜL, a Kormányaik által felhatalmazott alulírottak aláírták a jelen Megállapodást, amely két példányban készült portugál, magyar és angol nyelven. Mindegyik szöveg egyaránt hiteles, melyből a Szerződő Felek minden nyelven rendelkeznek egy hiteles példánnyal a gyakorlati megvalósítás érdekében. Eltérő értelmezés esetén az angol szöveg az irányadó.

Kelt: év hó nap

1. FÜGGELÉK **ÚTVONALTERV**

I. Magyarország Kormányának

kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Bármely pont	Bármely pont Angolában	Bármely pont

II. Az Angolai Köztársaság Kormányának

kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Angolában	Bármely pont	Bármely pont Magyarországon	Bármely pont

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) A Szerződő Felek kijelölt légitársasága(i) járatai(k) által bármely közbenső vagy túli pontot kihagyható az üzemelés során, feltéve, hogy az adott útvonalon a menetrend szerinti légijárat kezdő vagy végpontja a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.
- 2) Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársaságai kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pontok és a másik Szerződő Fél területe között.
- 3) Az ötödik forgalmi jog meghatározott közbenső és/vagy túli pontokon történő gyakorlásához mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságának jóváhagyása szükséges.

AIR SERVICES AGREEMENT

between

the Government of Hungary

and

the Government of the Republic of Angola

Index to the Articles

PREAMBLE

ARTICLE 1 – Definitions

ARTICLE 2 – Grant of Rights

ARTICLE 3 – Designation and Authorisation

ARTICLE 4 – Revocation or Suspension of Operating Authorisations

ARTICLE 5 – Fair Competition

ARTICLE 6 – Customs Duties and other Charges

ARTICLE 7– Application of Laws and Regulations

ARTICLE 8 – Certificates of Airworthiness and Competency

ARTICLE 9 – Aviation Safety

ARTICLE 10 – Aviation Security

ARTICLE 11 – User Charges

ARTICLE 12 – Commercial Activities

ARTICLE 13 – Transfer of Funds

ARTICLE 14 – Timetables

ARTICLE 15 – Tariffs

ARTICLE 16 – Exchange of Information

ARTICLE 17 – Consultation

ARTICLE 18 – Settlement of Disputes

ARTICLE 19 – Amendment of the Agreement

ARTICLE 20 – Registration

ARTICLE 21 – Termination

ARTICLE 22 – Entry into Force

PREAMBLE

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Angola
(hereinafter referred to as "Contracting Parties"),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago
on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation
and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and
reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft which
jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and
undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air
services between their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 – DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) „Aeronautical Authorities” means in the case of the Government of Hungary the
Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Republic of Angola
the National Civil Aviation Authority or in either case any person or body authorised to perform
any function to which this Agreement relates;
- b) „Agreement” means this Agreement, its Annex(es) and any amendments thereto;
- c) “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at
Chicago on the seventh day of December 1944;
- d) „Designated Airline” means an airline which has been designated and authorised in
accordance with Article 3 of this Agreement;
- e) „Territory” in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters
and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that
State;
- f) “Air service”, „international air service”, „airline” and „stop for non-traffic purposes”
have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- g) “User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities permitted
by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation
facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;
- h) “Tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight
and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency
and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

- i) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 8 paragraph (2), be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- j) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;
- k) References in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2 – GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.
3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs a) and b) of paragraph 2 of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 – DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party the airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the Specified Routes. The number of airlines to be designated will be agreed between the Aeronautical authorities.
2. On receipt of a designation by a Contracting Party, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is established in the Territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

- b) In the case of an airline designated by the Republic of Angola
 - i) it is established in the Territory of the Republic of Angola and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Angola; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Republic of Angola; and
 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Angola.

ARTICLE 4 – REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where

- a) In the case of an airline designated by Hungary:
 - i) it is not established in the Territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
- b) In the case of an airline designated by the Republic of Angola:
 - i) the airline is not established in the Territory of the Republic of Angola or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Angola; or
 - ii) the relevant aeronautical authority of the Republic of Angola does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Republic of Angola.

In exercising its right under this paragraph the Republic of Angola shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – FAIR COMPETITION

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.
3. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

ARTICLE 6 – CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, and to the fullest extent possible under its relevant applicable law exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, excise taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - d) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - e) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - f) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the

Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

5. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Angola that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.

6. In the event that there exists an applicable special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation such agreement shall prevail.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 8 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided that such certificates or licences were issued or validated, equal to or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9 paragraph (2) of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 9 – AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
 6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
 7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.
 8. Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 10 – AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention and its Annexes, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.
3. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting

Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Hungary, European Union law.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

ARTICLE 12 – COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transport.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airlines shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any other freely convertible currency.

5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.

6. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party,
- b) an airline or airlines of the other Contracting Party,
- c) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

- 1. hold the appropriate underlying route and traffic rights,
 - 2. have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties,
- 3. in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service,
- 4. the code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ARTICLE 13 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transport, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. In the event that there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14 – TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 15 – TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline (s) of both Contracting Parties which:
 - a) are excessive due to the abuse of market power; or
 - b) whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty 30 days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in its own territory.
5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen 15 days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 6 below.
6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty 30 days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 16 – EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of either Aeronautical Authority, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 17 – CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Except as provided in Articles 4, 9, 10 and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 18 – SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision of some person or body, if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one (1) to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two (2) so nominated: Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph (2) of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

5. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

ARTICLE 19 – AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17. Such an amendment shall enter into force thirty (30) days after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Any amendments to the Annexes to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Any amendment shall enter into force in accordance with Article 22.
3. If a multilateral air transport treaty comes into force in respect of both Contracting Parties, the relevant provisions of the present Agreement and its Annexes shall not be applicable.

ARTICLE 20 – REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annexes, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 21 – TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Portuguese, Hungarian and English languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at on this day of of the year

ANNEX 1
ROUTE SCHEDULE

**I. Routes to be operated by the designated airlines of the
Government of Hungary**

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Hungary	Any Points	Any points in Angola	Any points

**II. Routes to be operated by the designated airlines of the
Government of the Republic of Angola**

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Angola	Any Points	Any points in Hungary	Any points

NOTES:

- 1) The Designated Airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the Territory of the Contracting Party designating the airline.
- 2) The Designated Airlines of either Contracting Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the Territory of the other Contracting Party.
- 3) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.