

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/12917. számú

törvényjavaslat

**a Magyarország Kormánya és az Egyiptomi Arab Köztársaság Kormánya közötti
légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről**

Előadó:

**Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2016. november

2016. évi ... törvény

a Magyarország Kormánya és az Egyiptomi Arab Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről

1. §

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

2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. §

A Megállapodás hiteles angol és magyar nyelvű szövege a következő:

“AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF
HUNGARY

AND

THE GOVERNMENT OF
THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT

Index:

Article 1: Definitions and Interpretation

Article 2: Applicability of Chicago Convention

Article 3: Grant of Rights

Article 4: Designation and Authorization

Article 5: Revocation, Suspension And Limitation of Rights

Article 6: Principles Governing Operation of Agreed Services

Article 7: Customs Duties

Article 8: Application of Laws and Regulations

Article 9: Certificates of Airworthiness and Competency

Article 10: Safety

Article 11: User Charges

Article 12: Aviation Security

Article 13: Commercial activities

Article 14: Transfer of Earnings

Article 15: Approval of Timetables

Article 16: Tariffs

Article 17: Exchange of Information

Article 18: Consultations

Article 19: Settlement of Disputes

Article 20: Amendment of Agreement

Article 21: Registration with the International Civil Aviation Organization

Article 22: Termination

Article 23: Entry Into Force

The Government of Hungary and the Government of the Arab Republic of Egypt (hereinafter referred to as “the 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 develop cooperation in the field of air transport and to contribute to the progress of international civil aviation,

Desiring to conclude an air services agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing international air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS AND INTERPRETATION

1) For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires;

- (a) The term “aeronautical authority” means in the case of Hungary the Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Arab Republic of Egypt the Minister of Civil Aviation or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
- (b) The term "agreed services" means scheduled international air services on “specified routes” for the transport of passengers, baggage and cargo,

separately or in combination in accordance with agreed capacity entitlements;

- (c) The term “specified routes” means a route specified in the Annex to this Agreement;
- (d) The term “Agreement” means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;
- (e) The terms “air service” "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) The term "Annex" shall mean the route schedules attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex, and any modification made thereto;
- (g) The term “All cargo air services” means an international air service performed by aircraft on which cargo or mail (with ancillary attendance) is carried separately or in combination , but on which revenue passengers are not carried;
- (h) The term “capacity” in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route. The term "capacity" in relation to agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency of the flights operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (i) The term “nationals”, in the case of Hungary shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. In the case of the Arab Republic of Egypt it shall be understood as referring to nationals of the Arab Republic of Egypt;
- (j) The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (k) The term “designated airline” means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (l) The term “tariffs” means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers, baggage, or cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

- (m) The term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (n) The term “user charges” means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or of air navigation facilities;
- (o) 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

APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

GRANT OF RIGHTS

- 1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline or airlines to establish and operate agreed services on the specified routes.
- 2) Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by 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 said territory for non-traffic purposes, and
 - (c) to make stops in the said territory at points specified in the Annex, for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail coming from or destined for points in the territory of the other Contracting Party, on the specified routes while operating an agreed service.
- 3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and 2(b) of this Article.
- 4) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
- 5) If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual

circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate the agreed services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such agreed service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 4

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The notification of such designation shall be made in writing, by the aeronautical authority of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authority of the other Contracting Party through diplomatic channels.
- (2) On receipt of such notification the other Contracting Party shall, with minimum procedural delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations and permissions, provided:
 - 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 license 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's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/ or by nationals of such states, and
 - (iv) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid operating license.
 - b) in the case of an airline designated by the Arab Republic of Egypt:
 - (i) it is established in the territory of the Arab Republic of Egypt and is licensed in accordance with the applicable law of the Arab Republic of Egypt; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Arab Republic of Egypt, and
 - (iii) it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Arab Republic of Egypt, or its nationals and
 - (iv) it has its principal place of business in the Arab Republic of Egypt.

- c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and national regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
- (3) The aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

- 1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permission 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 License in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's 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/or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states, or
 - (iv) the airline holds an air operators certificate issued by a European Union Member State and there is no Bilateral Air Service Agreement between the Arab Republic of Egypt and that European Union Member State and that European Member State has denied traffic rights to an airline designated by Arab Republic of Egypt.
 - b) in the case of an airline designated by the Arab Republic of Egypt:
 - (i) it is not established in the territory of the Arab Republic of Egypt or is not licensed in accordance with the applicable laws and regulations of Arab Republic of Egypt; or

- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the authorities of the Arab Republic of Egypt; or
- (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or effectively controlled by the Arab Republic of Egypt and/or by nationals of the Arab Republic of Egypt.

In exercising its rights under this paragraph the Arab Republic of Egypt shall not discriminate between EU airlines on the ground of nationality.

- c) in the event that the designated airline is not qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation; or
 - d) in the case of failure by such an airline(s) to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - e) in the case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- 2) Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation between the Aeronautical Authorities. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days of the consultation being proposed, unless otherwise agreed.

ARTICLE 6

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

- 1) Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair, anti competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement.
- 2) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the capacity to be operated in accordance with the following principles:
 - a) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
 - b) In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
 - c) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on

the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to the:

- (i) traffic requirements to / from the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines;
 - (ii) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services; and
 - (iii) requirements of through airline operation.
- 3) The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline or airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline or airlines concerned of the agreed services and reviewed from time to time thereafter.

ARTICLE 7

CUSTOMS DUTIES

- 1) Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided those aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board those aircraft up to such time as they are re-exported, the exemption shall also apply to printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity materials distributed without charge by the designated airline.
- 2) There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:
 - a) aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
 - b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants to supply aircraft engaged in an international service by the

designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

- 3) If national laws and regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, shall be kept under customs control of the said Contracting Party.
- 4) The regular airborne equipment as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated 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 such Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.
- 5) 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 or airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

ARTICLE 8

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

- 1) The laws, regulations and procedures of the state of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or right of such aircraft to overfly that territory shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party.
- 2) The laws, regulations and administrative requirements of the state of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, aviation security emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
- 3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
- 4) Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party or not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs duties excise duties and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

- 1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
- 2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
- 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 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 its rights under Article 10(2), request consultations with the aeronautical authority of the Contracting Party permitting such difference in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement.

ARTICLE 10

SAFETY

- 1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the request.
- 2) If, following such consultations, the aeronautical authority of one Contracting Party finds that the aeronautical authority of 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 Convention, the aeronautical authority of the first Contracting Party shall notify the aeronautical authority of the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the aeronautical authority of that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by that other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement.
- 3) It is agreed that any aircraft operated by an airline or airlines 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 authorized representatives of the aeronautical authority 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 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 Convention;

the aeronautical authority of the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the 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 Convention.

- 5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the aeronautical authority of 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) The aeronautical authority of each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the aeronautical authority of 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 the aeronautical authority of a Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- 8) Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Union, 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 Member State of the European Union and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 11

USER CHARGES

- 1) Each Contracting Party shall ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airline or airlines of the other Contracting Party are just. These charges shall be based on sound economic principles and

shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

- 2) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed, on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline or airlines operating similar international air services using similar aircraft.

ARTICLE 12

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 the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking the Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st March 1991 as well as with any other convention and protocol relating to aviation security which both Contracting Parties adhere to.
- 2) 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 threat to the security of civil aviation.
- 3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence and the operators of airports in the territory, or in case of Hungary, operators of aircrafts which are established in its territory under the EU Treaties act in conformity with such aviation security provisions.
- 4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

- 5) 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 or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- 6) Each Contracting Party shall take all measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in the territory of the state is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations under the consideration of the state.
- 7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authority of that 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 to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph (1) of Article 5 of this Agreement 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 13

COMMERCIAL ACTIVITIES

- 1) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the purpose of provision and sale of air services as well as for other matters incidental to the provision of air transportation.
- 2) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of that other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other specialist staff and representatives who are required in connection with the operation of the agreed services.
- 3) These representative staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of such other Contracting Party.
- 4) The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, consistent with the laws and regulations in force, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff

referred to in paragraph (2) of this Article.

- 5) Subject to the appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall, at their discretion, either directly and/or through agents, have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency. The designated airline or 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 these accords with local regulations, in freely convertible currencies.

ARTICLE 14

TRANSFER OF EARNINGS

- 1) In accordance with the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party, that Contracting Party shall grant to the designated airline or airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by such airline or airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, as well as from any other activity relating to air transport which may be permitted under national regulations. Such transfers shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, but 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) If a Contracting Party imposes restrictions in a discriminatory manner on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline or airlines of that Contracting Party.

ARTICLE 15

APPROVAL OF TIMETABLES

- 1) The designated airline or airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the commencement of the agreed services on the specified routes, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, configuration, nature of the service and the number of seats made available to the public. This shall likewise apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authority.
- 2) If a designated airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the aeronautical authority of the

Contracting Party concerned.

ARTICLE 16

TARIFFS

- 1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial consideration in the market place.
- 2) Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory. Filing by airlines of both Contracting Parties may be required at least 30 (thirty) days before the proposed date of effectiveness.
- 3) Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties may be initiated to:
 - a) Prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b) Protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c) Protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
- 4) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the previously applied tariff shall continue into effect.

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION

- 1) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline or airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments or exemption orders.
- 2) Each Contracting Party shall cause its designated airline or airlines to provide to the aeronautical authority of the other Contracting Party upon request, such periodic or other statements of statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the

points of embarkation and disembarkation as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operations on the agreed services.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

- 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 satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
- 2) 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 19

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 endeavor 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 to a mutually agreed person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated, who on approval by the two Contracting Parties shall be appointed president of the tribunal.
- 3) 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 and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.
- 4) If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall determine the place where arbitration will be held.
- 5) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

- 6) Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.
- 7) If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

ARTICLE 20

AMENDMENT OF AGREEMENT

- 1) 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 18. Such amendment shall enter into force according to Article 23.
- 2) If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail over the terms of this Agreement. Where there is a contradiction between the two, the Aeronautical Authorities will consult with a view to determine the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 21

REGISTRATION WITH THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

The present Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22

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 acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the State of each Contracting Party which shall be confirmed by exchange of diplomatic notes. This Agreement shall come into force on the thirtieth day after the receipt of the last notification confirming that the Contracting Parties have completed procedures required for the entry into force of this Agreement.

Once this Agreement enters into force according to this Article, the Agreement between the Hungarian People's Republic and the Government of the Republic of Egypt for establishing and regulating Civil Air Transport signed on 20/3/1958 will be terminated.

This Agreement is drawn in two originals in the Hungarian, Arabic and English languages, all originals being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail. Each Party retains one copy for implementation.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Cairo on this 1st day of June in the year 2016.

FOR
THE GOVERNMENT
OF
HUNGARY

FOR
THE GOVERNMENT
OF THE
ARAB REPUBLIC OF EGYPT

ANNEX 1

ROUTE SCHEDULE

I- Routes to be operated by the Designated Airlines of Hungary:

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

II- Routes to be operated by the Designated Airlines of the Arab Republic of Egypt:

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

1. Any of the points on the Specified Routes in Schedules I and II of this Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the Airline.
2. The exercise of any 5th freedom rights must be agreed upon between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
MAGYARORSZÁG KORMÁNYA
ÉS AZ
EGYIPTOMI ARAB KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA
KÖZÖTT

Tartalomjegyzék

Preambulum

1. cikk: Fogalmak meghatározása és értelmezése
2. cikk: A Chicagói Egyezmény alkalmazhatósága
3. cikk: Forgalmi jogok nyújtása
4. cikk: Kijelölés és engedélyezés
5. cikk: Jogok visszavonása, felfüggesztése és korlátozása
6. cikk: A megállapodás szerinti járatok üzemeltetésének alapelvei
7. cikk: Vámok és egyéb díjak
8. cikk: Jogszabályok és rendelkezések alkalmazása
9. cikk: Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
10. cikk: Biztonság
11. cikk: Használati díjak
12. cikk: A légi közlekedés védelme
13. cikk: Kereskedelmi tevékenységek
14. cikk: Pénzeszközök átutalása
15. cikk: Menetrendek jóváhagyása
16. cikk: Viteldíjak
17. cikk: Információcsere
18. cikk: Konzultáció
19. cikk: Viták rendezése
20. cikk: A megállapodás módosítása
21. cikk: Nyilvántartásba vétel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél
22. cikk: Felmondás
23. cikk: Hatályba lépés

Preambulum

Magyarország Kormánya és az Egyiptomi Arab Köztársaság Kormánya (a továbbiakban „Szerződő Felek”);

az 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény részeseiként;

attól az óhajtól vezérelve, hogy szorosabbra fűzze az együttműködést a légiközlekedésben és hozzájáruljon a nemzetközi polgári repülés fejlődéséhez,

attól az óhajtól vezérelve, hogy a fent említett Egyezménnyel összhangban lévő és azt kiegészítő megállapodást kössenek a területeik közötti és azon túli nemzetközi légi szolgáltatások létrehozásáról;

az alábbiakban állapodtak meg:

1. CIKK

FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA ÉS ÉRTELMEZÉSE

1) Jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a szöveg másként rendelkezik;

- (a) „légügyi hatóság” kifejezés Magyarország esetében a Légügyi Főigazgató, az Egyiptomi Arab Köztársaság Kormánya esetében a Polgári Légügyi Miniszter, illetve mindkét esetben bármely olyan személyt vagy szervezetet jelent, aki/amely a jelen Megállapodással érintett bármely feladat ellátására jogosult;
- (b) „Megállapodás szerinti járatok” kifejezés menetrend szerinti nemzetközi légi járatok „meghatározott útvonalakon” utasok, poggyászok, áruk és posta szállítására légijárművel történő fuvarozását jelenti elkülönülten vagy együttesen, a megállapodott repülési kapacitásnak megfelelően.
- (c) „Meghatározott útvonalak” kifejezés a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalat jelenti;
- (d) „Megállapodás” kifejezés a jelen Megállapodást, a hozzá kapcsolódó Függelék, valamint a Megállapodás és a Függelék valamennyi módosítását jelenti;
- (e) „légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság”, és „nem kereskedelmi célból történő leszállás” kifejezések az Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- (f) „Függelék” kifejezés a jelen Megállapodáshoz csatolt útvonaltervet és annak minden záradékát vagy jegyzetét, valamint azok valamennyi módosítását jelenti;

- (g) „kizárólag árufuvarozást nyújtó légijárat”: olyan légijármű által nyújtott nemzetközi légijáratot jelent, mely fedélzetén árut vagy postai küldeményt (kísérő utassal) külön vagy együttesen szállítanak, de fizető utast nem.
- (h) „kapacitás” kifejezés légijármű vonatkozásában azon hasznos terhelést jelent, amely rendelkezésre áll egy adott útvonalon vagy annak egy szakaszán; „kapacitás” kifejezés: a megállapodás szerinti légijáratok vonatkozásában az adott szolgáltatás nyújtására használt légijármű kapacitását jelenti megszorozva a légijármű adott periódusban, adott útvonalon vagy annak egy szakaszán számított repülési gyakoriságával;
- (i) „illetőséggel rendelkező jogalanyok” kifejezés Magyarország esetében az Európai Unió tagállamaiban illetőséggel rendelkező jogalanyokra értendő. Az Egyiptomi Arab Köztársaság esetében az Egyiptomi Arab Köztársaságban illetőséggel rendelkező jogalanyokra értendő;
- (j) „Egyezmény” kifejezés az 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményt jelenti, és magában foglal: (i) valamennyi kapcsolódó módosítást, amely az Egyezmény 94. cikke (a) bekezdése értelmében lépett hatályba és amelyet mindkét Szerződő Fél megerősített; valamint (ii) az Egyezmény 90. cikke értelmében elfogadott valamennyi függelék vagy módosítást, amennyiben az adott melléklet vagy módosítás bármely adott időpontban mindkét Szerződő Fél számára hatályba lépett;
- (k) „kijelölt légitársaság” kifejezés olyan légitársaságot vagy légitársaságokat jelent, amely(ek) a jelen Megállapodás 4. cikke értelmében került(ek) kijelölésre és engedélyezésre;
- (l) „viteldíj” kifejezés az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjakat, és azok alkalmazásának feltételeit jelenti, de ide nem értve a posta szállításának költségeit;
- (m) „terület” kifejezés egy állam vonatkozásában az Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír;
- (n) A „Használati díjak” kifejezés a légitársaságok részére az illetékes hatóságok által a repülőtéri tulajdon, illetve légiközlekedési létesítmények használatáért megállapított vagy engedélyezett díjat jelenti;
- (o) A jelen Megállapodásban az „EU szerződésekre” vonatkozó hivatkozásokat az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló Szerződésre vonatkozó hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK

A CHICAGÓI EGYEZMÉNY ALKALMAZHATÓSÁGA

Jelen Megállapodás végrehajtása során a Szerződő Feleknek az Egyezmény rendelkezéseinek megfelelően kell eljárniuk, amennyiben az adott rendelkezések a nemzetközi légijáratokra alkalmazandók.

3. CIKK

FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

- 1) Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél számára a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat annak érdekében, hogy kijelölt légitársaságuk vagy légitársaságaik számára lehetővé tegyék a jelen Megállapodás szerinti légijáratok megjelölt útvonalakon történő létrehozását és üzemeltetését.
- 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 az említett területen; és
 - (c) az említett területen leszállás a Függelékben meghatározott pontokon a másik Szerződő Fél területéről érkező vagy területére szállított utasok, poggyász, áruk és postai küldemények felvétele és lerakása céljából a meghatározott útvonalakon a Megállapodás szerinti járatok üzemeltetésekor.
- 3) Mindegyik Szerződő Fél azon légitársaságai, amelyeket nem a 4. cikk alapján jelöltek ki, szintén élvezik a jelen cikk 2. bekezdésének (a) és (b) pontjaiban meghatározott jogokat.
- 4) Jelen cikk egyetlen rendelkezése sem értelmezhető olyan módon, mintha az bármely Szerződő Fél bármely kijelölt légitársaságának jogot adna arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut – ideértve a postát is – vegyen fel az adott Szerződő Fél területén lévő másik pontra történő szállítás céljából.
- 5) Amennyiben fegyveres konfliktus, politikai zavargások vagy fejlemények, illetve speciális és rendkívüli körülmények következtében az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága nem képes a megállapodás szerinti járatok rendes útvonalon történő üzemeltetésére, úgy a másik Szerződő Félnek kötelessége minden tőle telhetőt megtennie annak érdekében, hogy a megállapodás szerinti adott járat további üzemeltetése a Szerződő Felek kölcsönös döntése szerint meghatározott ideiglenes útvonalakra történő átszervezéssel lehetővé váljon.

4. CIKK

KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

- 1) A Szerződő Feleknek joga van a megállapodás szerinti járatok megjelölt útvonalakon történő üzemeltetése céljából egy vagy több légitársaságot kijelölni. Az ilyen kijelölésekről szóló értesítésnek írásban kell megtörténnie az egyik Szerződő Fél légitársaságot kijelölő légügyi hatóság által a másik Szerződő Fél légügyi hatósága felé, diplomáciai úton.
- 2) Az ilyen értesítések kézhezvételétől számítva a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb időn belül megadja a kijelölt légitársaságnak vagy kijelölt légitársaságoknak a megfelelő üzemelési engedélyeket és meghatalmazásokat, feltéve hogy:
 - a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - (i) a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-Szerződések értelmében és az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik; valamint
 - (ii) a légijármű üzemben tartási engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam tényleges szabályozói felügyeletet gyakorol és tart fenn a légitársaság felett, valamint az illetékes légügyi hatóságot egyértelműen meghatározták a kijelölésben; valamint
 - (iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Egyezmény tagállamai és/vagy az azokban illetőséggel rendelkező jogalanyok kezében van; és
 - (iv) a légitársaság központi ügyvezetésének helye annak az európai uniós tagállamnak a területén van, amelytől az érvényes működési engedélyét kapta.
 - b) az Egyiptomi Arab Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:
 - (i) az Egyiptomi Arab Köztársaság területén került bejegyzésre és az Egyiptomi Arab Köztársaság alkalmazandó jogszabályainak megfelelően engedélyezték üzemelésre; valamint
 - (ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét az Egyiptomi Arab Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn, valamint
 - (iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Egyiptomi Arab Köztársaság, vagy állampolgárai kezében van, és
 - (iv) központi ügyvezetésének helye az Egyiptomi Arab Köztársaságban van.
 - c) A kijelölt légitársaság alkalmas arra, hogy a kérelmet vagy kérelmeit elbíráló Szerződő Fél által a nemzetközi légijáratok üzemeltetése során általában alkalmazott nemzeti jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfeleljen;

- 3) Az egyik Szerződő Fél légügyi hatósága megkövetelheti a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságtól, hogy igazolja, képes teljesíteni a jogszabályokban és rendelkezésekben szereplő feltételeket, amelyeket általánosan alkalmaz az érintett hatóság a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére vonatkozóan, a Chicagói Egyezmény rendelkezésével összhangban.
- 4) Miután a légitársaság a fentiek alapján kijelölésre került és az üzemeltetési engedélyt megkapta, a jelen Megállapodás összes vonatkozó rendelkezésének teljesülése esetén a megállapodás szerinti járatok üzemeltetését bármikor megkezdheti.

5. CIKK

A JOGOK VISSZAVONÁSA, FELFÜGGESZTÉSE ÉS KORLÁTOZÁSA

- 1) Bármely Szerződő Félnek jogában áll a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság üzemeltetési vagy műszaki engedélyének kiadását megtagadni, azt visszavonni, felfüggeszteni vagy korlátozni amennyiben:
 - a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - (i) nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében lévő vagy nem rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel; vagy
 - (ii) a légi jármű üzemben tartási engedélyt kiállító európai uniós tagállama nem gyakorol vagy tart fenn tényleges szabályozó felügyeletet a légitársaság felett, vagy az illetékes légügyi hatóságot nem határozták meg egyértelműen a kijelölésben; vagy
 - (iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Egyezmény tagállamai és/vagy az azokban illetőséggel rendelkező jogalanyok kezében van; vagy
 - (iv) a légitársaság olyan Európai Unió tagállam által kiadott légi jármű üzemben tartási engedéllyel rendelkezik, amely tagállammal az Egyiptomi Arab Köztársaság nem rendelkezik kétoldalú légügyi megállapodással, és az adott európai uniós tagállam a forgalmi jogok gyakorlását az Egyiptomi Arab Köztársaság által kijelölt valamely légitársaságtól megtagadta.
 - b) az Egyiptomi Arab Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:
 - (i) a légitársaság nem az Egyiptomi Arab Köztársaság területén került bejegyzésre vagy nem az Egyiptomi Arab Köztársaság jogszabályainak megfelelően engedélyezték üzemelésre; vagy

- (ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem az Egyiptomi Arab Köztársaság hatóságai gyakorolják vagy tartják fenn; valamint
- (iii) a légitársaság tulajdonjoga és tényleges felügyelete közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem az Egyiptomi Arab Köztársaság és/vagy az Egyiptomi Arab Köztársaságban illetőséggel rendelkező jogalanyok kezében van.

A jelen bekezdésben biztosított jogai gyakorlása során az Egyiptomi Arab Köztársaság az európai uniós légitársaságok között nem alkalmazhat állampolgársági alapon hátrányos megkülönböztetést.

- c) abban az esetben, ha a kijelölt légitársaság nem alkalmas arra, hogy eleget tegyen azon Szerződő Fél nemzetközi légi szállítás működtetésére általában alkalmazott jogszabályai és rendelkezései által előírt feltételeknek megfelelő üzemelésnek, amely megkapja a kijelölést; vagy
 - d) abban az esetben, ha a kijelölt légitársaság az ezen jogokat biztosító Szerződő Fél jogszabályait és rendelkezéseit nem tartja be, vagy
 - e) a kijelölt légitársaság a menetrend szerinti üzemelést nem jelen Megállapodás szerinti feltételeknek megfelelően végzi.
- 2) Hacsak a fentiekben hivatkozott jogszabályok és rendelkezések további be nem tartásának megakadályozása érdekében azonnali intézkedés nem szükséges, jelen cikk (1) bekezdésében meghatározott jogok gyakorlására csak a légügyi hatóságok közötti konzultációt követően kerülhet sor. A konzultációt annak felvetésétől számított harminc (30) napon belül kell megtartani, hacsak arról nem egyeznek meg másképp.

6. CIKK

A MEGÁLLAPODÁS SZERINTI JÁRATOK ÜZEMELTETÉSÉNEK IRÁNYELVEI

- 1) Mindkét Szerződő Fél saját hatáskörében megteszi a szükséges lépéseket minden olyan diszkriminatív és tisztességtelen, versenyellenes vagy erőfölénnyel visszaélő megnyilvánulás kiküszöbölése érdekében, amely hátrányosan érinti a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságának versenyhelyzetét a jelen Megállapodás által megállapított jogok és jogosultságok gyakorlása során.
- 2) A Szerződő Felek légügyi hatóságainak az alábbi elvekkel összhangban kell megállapodnia az üzemelés kapacitásáról:
 - a) Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága részére tisztességes és egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani a jelen Megállapodás szerint meghatározott útvonalakon történő légi szolgáltatások nyújtásához.
 - b) A meghatározott járatok üzemeltetése során bármely Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak vagy légitársaságoknak figyelembe kell venni(ük) a másik

Szerződő Fél kijelölt légitársaságának vagy légitársaságainak érdekeit olyan módon, hogy az azonos vagy részben azonos útvonalakon történő üzemelés során a másik Fél által nyújtott szolgáltatásokat indokolatlanul ne befolyásolja.

- c) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésének meg kell felelni az utazóközönség elvárásainak, és elsődleges céljának kell lennie, hogy indokolható kihasználtsággal, megfelelő kapacitással biztosítsa az elvárható igényeket az utasok, áruk és a postai küldemények szállítása során azon Szerződő Fél területéről vagy területére, amely a légitársaságot vagy légitársaságokat kijelölte. Harmadik ország területén a meghatározott útvonalakon elhelyezkedő pontokon felvett és leadott utasok, áruk és postai küldemények szállítására vonatkozó rendelkezéseket az általános alapelvekkel összhangban, a kapacitásra vonatkozóan az alábbiakkal összefüggésben kell meghatározni:
- (i.) a légitársaságot vagy légitársaságokat kijelölő Szerződő Fél területére érkező és az onnan induló forgalomra vonatkozó igények;
 - (ii) annak a területnek a forgalomra vonatkozó igényei, amelyen keresztül a megállapodás szerinti szolgáltatásokat üzemeltetése folyik, a helyi és regionális szolgáltatások figyelembe vételét követően; és
 - (iii) a légitársaság átmenő üzemelésre vonatkozó igényei.
- 3) A jelen cikkkel összhangban mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága vagy légitársaságai által, a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésekor biztosított kapacitásról ugyancsak a Szerződő Felek légügyi hatóságainak kell megegyeznie, mielőtt a kijelölt légitársaság vagy légitársaságok által a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése megkezdődik és azt időről időre felül kell vizsgálni.

7. CIKK

VÁMOK

- 1) Bármelyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság légijárművét, amely nemzetközi légi szolgáltatást végez, valamint azok szokásos felszereléseit, az üzemanyagot, a kenőanyagokat és a légijármű fedélzetén lévő készleteket (beleértve az élelmiszert, az italokat és a dohányárut) a másik Szerződő Fél területére történő megérkezésekor mentesíteni kell a vámok, vizsgálati díjak és minden egyéb illeték és adó megfizetése alól, amennyiben azokat újra exportálják, vagy az újra exportálásáig az ilyen felszerelések, kenőanyagok és készletek a légijármű fedélzetén maradnak, a mentesség továbbá a nyomtatott jegytömbökre, légi fuvarlevél és bármilyen olyan nyomtatványra is vonatkozik, amelyen megtalálható a cég emblémája/bélyegzője, valamint azokra az általános reklámeszközökre, amelyeket a kijelölt légitársaság díjmentesen oszt szét.
- 2) Mentességet élveznek továbbá az alábbiakban felsoroltak ugyanezen illetékek, díjak és adók alól, a nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó díjakat bele nem értve
- (a) a légijármű fedélzetén lévő készletek a másik Szerződő Fél területén az adott Szerződő Fél hatóságai által megállapított korlátozáson belül, valamint amelyek a

nemzetközi légi szolgáltatás nyújtása során, az adott ország területét elhagyó légijáraton használatban vannak;

- (b) a valamely Szerződő Fél területére bevitt azon tartalék alkatrészek és szokásos felszerelések, amelyek a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának nemzetközi szolgáltatást nyújtó légi járművén javítás vagy karbantartás céljából kerülnek felhasználásra;
 - (c) a valamely Szerződő Fél a másik Szerződő Fél nemzetközi légi szolgáltatást nyújtó kijelölt légitársaságának légi járművei számára szolgáltatott üzemanyag és kenőanyag abban az esetben is, ha ezek az adott Szerződő Fél területén áthaladó útszakasznak csak egy részén kerülnek felhasználásra.
- 3) Amennyiben valamely Szerződő Fél nemzeti jogszabályai és rendelkezései azt megkívánják, a jelen cikk (1) és (2) bekezdésében hivatkozott anyagokat az adott Szerződő Fél vámügyi ellenőrzés alá vonhatja.
 - 4) A légi jármű szokásos felszerelései, valamint azok az anyagok, készletek és felszerelések, amelyek általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltett légi járművek fedélzetén kerülnek tárolásra, kizárólag a másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatók ki a másik Szerződő Fél területén. Ebben az esetben az ilyen felszerelések és készletek az újbóli exportálásig, vagy e hatóságok jóváhagyásával más módon történő eltávolításig, ugyanezen hatóságok felügyelete alá helyezhetők.
 - 5) A jelen cikk által biztosított mentességek olyan esetekben is elérhetők, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött más légitársasággal vagy légitársaságokkal, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen cikk (1) és (2) bekezdésében leírt szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy más légitársaság vagy légitársaságok számára ugyanazokat a mentességeket nyújtja a másik Szerződő Fél.

8. CIKK

JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

- 1) Valamennyi Szerződő Fél által kijelölt légitársaság nemzetközi légi közlekedésben résztvevő légi járművének meg kell felelnie a másik Szerződő Fél területére történő belépésére, ott tartózkodásra és az onnan történő kilépésre, vagy a légi jármű adott terület átrepülésére vonatkozó jogszabályoknak, rendelkezéseknek és eljárásoknak.
- 2) Valamely Szerződő Fél állama által alkalmazott jogszabályok, rendelkezések és adminisztratív követelmények, amelyek az utasok, a személyzet, poggyász, áru vagy a postai küldemények államterületre való behozatalát, itt tartózkodását és annak elhagyását szabályozzák, ideértve a belépéssel, a kivitellel, légi közlekedés védelmével, kivándorlással és bevándorlással, valamint vámkezeléssel és egészségüggyel kapcsolatos rendelkezéseket, a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság által szállított utasokra, személyzetre, poggyászra, árura és postai küldeményre alkalmazni kell, amíg az adott állam területén tartózkodnak.

- 3) Egyik Szerződő Fél sem részesíthet előnyben saját, vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.
- 4) Valamely Szerződő Fél területén közvetlen átmenő forgalomban részt vevő, vagy a repülőtér erre a célra kijelölt területét el nem hagyó utast, poggyászt és árut csak egyszerűsített ellenőrzés alá kell vetni, kivéve az erőszakos cselekményekkel, légi kalózkodással és kábítószer-ellenőrzéssel kapcsolatos intézkedéseket. Ezen poggyászokat, árukat és postai küldeményeket mentesíteni kell a vámok, jövedéki adók, illetve hasonló illetékek és más, nem az érkezéskor nyújtott szolgáltatások költsége alapján felszámított díjak alól.

9. CIKK

LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

- 1) A Szerződő Felek a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített légi alkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványokat és engedélyeket, amennyiben e bizonyítványokat vagy engedélyeket az Egyezmény értelmében meghatározott minimum követelményeknek megfelelően adták ki.
- 2) A Szerződő Felek fenntartják a jogot arra, hogy a másik Szerződő Fél által saját illetőséggel rendelkező jogalanyaik részére kibocsátott szakszolgálati bizonyítványok és engedélyek elismerését saját területük átrepülése céljából megtagadják.
- 3) Amennyiben az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyekkel és bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek az Egyezmény szerint megállapított szabályoktól eltérő eljárás alkalmazását teszik lehetővé függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek bejelentették-e, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az adott Szerződő Fél jelen Megállapodás 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül a jelen Megállapodás 18. cikke értelmében konzultációt kérhet az eltérő eljárást engedélyező Szerződő Fél légügyi hatóságával a kérdéses gyakorlat elfogadhatóságáról. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az megalapozza a jelen Megállapodás 5. cikk (1) bekezdésének alkalmazását.

10. CIKK

BIZTONSÁG

- 1) A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél által folytatott biztonsági előírásokat illetően, a léginavigációs berendezésekre, a légi járművek személyzetére, a légi járművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozóan. A konzultációt a kéréstől számított harminc (30) napon belül kell megtartani.

- 2) Amennyiben az ilyen konzultációt követően valamelyik Szerződő Fél légügyi hatósága megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az említett területeken ténylegesen nem tart fenn, illetve nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek az Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumkövetelményekkel legalább azonosak, e Szerződő Fél légügyi hatósága a másik Szerződő Fél légügyi hatóságát a vonatkozó megállapításokról és az ezen minimumkövetelményeknek való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről értesíti, és a másik Szerződő Fél légügyi hatósága megteszi a megfelelő korrekciós intézkedéseket. Amennyiben a másik Szerződő Fél tizenöt (15) napon belül, vagy az esetlegesen elfogadott hosszabb időtartamon belül nem teszi meg a szükséges intézkedéseket, az megalapozza a jelen Megállapodás 5. cikke (1) bekezdésének alkalmazását.
- 3) A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai által üzemeltetett olyan légitársaságokat, melyek a másik Szerződő Fél területére érkezve vagy onnan kiindulva nyújtanak szolgáltatásokat, a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának meghatalmazott képviselői a fedélzetre és a légitársaság környékére kiterjedő vizsgálatnak vetessék alá, melynek célja a légitársaság és a személyzet okmányai érvényességének valamint a légitársaság és berendezéseinek általános állapotának ellenőrzése (e cikkben: „forgalmi előtér ellenőrzés”), abban az esetben, ha ez nem eredményez indokolatlan késedelmet.
- 4) Amennyiben a forgalmi előtér ellenőrzés, vagy a forgalmi előtér ellenőrzések sorozata súlyos aggályokat kelt azzal kapcsolatban:
 - (a) hogy a légitársaság vagy a légitársaság üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek, vagy
 - (b) hogy ténylegesen nem tartanak fenn, illetve nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket az Egyezmény alapján az adott az időszakban megállapítottak.

A Szerződő Fél ellenőrzést végző légügyi hatósága az Egyezmény 33. cikke értelmében szabadon megállapíthatja, hogy azok a követelmények, amelyek alapján a légitársaságra vagy a légitársaság személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légitársaságot üzemeltetik, nem felelnek meg legalább az Egyezmény szerint meghatározott minimum követelményeknek.
- 5) Abban az esetben, ha valamely Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai által üzemeltetett légitársasághoz való hozzáférést a jelen cikk (3) bekezdése szerinti forgalmi előtér ellenőrzés elvégzése céljából ezen légitársaság vagy légitársaságok képviselője megtagadja, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága szabadon következtethet arra, hogy a jelen cikk (4) bekezdése szerinti súlyos aggályok merültek fel, és levonhatja az azon bekezdésben hivatkozott következtetéseket.
- 6) A Szerződő Felek légügyi hatóságai fenntartják a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai üzemeltetési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél légügyi hatósága, akár a

forgalmi előtéri ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció vagy egyéb eredményeképpen arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemelése érdekében.

- 7) Valamely Szerződő Fél légügyi hatósága jelen cikk (2) vagy (6) bekezdése értelmében megtett valamennyi intézkedését meg kell szüntetni, amennyiben az adott intézkedés meghozatalának alapja már nem áll fenn.
- 8) Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam látja el és tartja fenn, a jelen cikk értelmében a másik Szerződő Fél jogai ugyanúgy érvényesek a biztonsági szabványoknak a másik európai uniós tagállam által történő átvételével, gyakorlásával vagy fenntartásával kapcsolatban, valamint az említett légitársaság üzemeltetésének engedélyezésével kapcsolatban.

11. CIKK

HASZNÁLATI DÍJAK

- 1) A Szerződő Felek biztosítják, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vagy légitársaságaira a Szerződő Felek díjszabásért felelős illetékes szervei által kiszabott vagy engedélyezett használati díjak igazságosak legyenek. Ezen díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjknál.
- 2) Egyik Szerződő Fél sem szabhat ki, vagy engedélyezhet kiszabásra magasabb használati díjakat a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vagy légitársaságaira, mint a hasonló nemzetközi légi járatokat hasonló légi járművekkel üzemeltető, saját kijelölt légitársaságára vagy légitársaságaira kiszabott használati díjknál.

12. CIKK

A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

- 1) A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légi közlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi. Egymás nemzetközi jogból eredő jogainak és kötelezettségeinek korlátozása nélkül a Szerződő Felek kiemelt figyelmet fordítanak arra, hogy a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt egyezményvel, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án Hágában aláírt egyezményvel, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montreálban aláírt egyezményvel, a polgári légi közlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montreálban aláírt jegyzőkönyvvel, valamint a plasztikus robbanóanyagok felderítés

céljából történő megjelöléséről szóló, 1991. március 1-jén Montreálban aláírt egyezményrel, továbbá bármely egyéb légitársaságok védelméről szóló egyezményrel továbbá bármely arról szóló jegyzőkönyvvel összhangban járnak el, ami rájuk nézve kötelező érvényű.

- 2) A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légitársaságok jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légitársaságok, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a légirajongásos berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légitársaságok védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.
- 3) A Szerződő Felek kölcsönös kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és az Egyezményhez függelékként csatolt, a légitársaságok védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járnak el olyan mértékben, amennyiben e védelmi rendelkezések a Szerződő Felekre nézve alkalmazandók; a Szerződő Felek elvárják, hogy a területükön bejegyzett légitársaság-üzembentartók, valamint azon légitársaság-üzembentartók, amelyek fő telephelye vagy állandó lakhelye a területükön található, vagy Magyarország esetében az EU-szerződések értelmében annak területén hozták létre és az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkező légitársaság-üzembentartók, továbbá a Felek területén található repülőterek üzemeltetői, az ilyen légitársaságok-üzembentartók védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.
- 4) A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az ilyen légitársaság-üzembentartóknak előírják, hogy a (3) bekezdésben említett repülésvédelmi rendelkezéseknek megfelelően kell üzemelniük, és be kell tartaniuk a másik Szerződő Fél területéről történő felszállásra és a másik Szerződő Fél területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat az abban az országban hatályos jogszabályokkal összhangban. A Szerződő Felek hatékony intézkedéseket biztosítanak saját területükön a légitársaságok védelme, valamint az utasok, a személyzet, poggyászok és kézipoggyászok átvizsgálása, továbbá a rakományok és a légitársaságon található készleteknek a beszállás, illetve a berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében. A Szerződő Felek egyetértenek abban is, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Félnek az egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.
- 5) Polgári légitársaság jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légitársaság, az utasok, a személyzet, a repülőterek vagy a légi rajongásos berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az ilyen cselekmény vagy veszély lehető leggyorsabb és biztonságos megszüntetését szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén.
- 6) Mindkét Szerződő Fél megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területén jogellenesen hatalomba kerített vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légitársaság a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmére vonatkozó minden egyéb felülíró köteletség szükségessé nem teszi. Amennyiben lehetséges, az ilyen

intézkedések meghozatalára az állam érdekeinek figyelembe vételével kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.

- 7) 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 a konzultációnak a kérés kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon nem sikerül kielégítő megegyezést elérni, akkor az jogalapot szolgáltat arra, hogy megtagadja, visszavonja vagy korlátozza a másik Szerződő Fél légitársaságának az üzemeltetési vagy a műszaki engedélyeinek feltételeit. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket tehetnek a jelen Megállapodás 5. cikk (1) bekezdése értelmében. E bekezdés alapján tett valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti az e cikkben megjelenő védelmi rendelkezéseket.

13. CIKK

KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK

- 1) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai képviselőket hozhatnak létre a másik Szerződő Fél területén a légi szolgáltatások nyújtása és értékesítése, illetve egyéb olyan tevékenységek céljából, melyek a légiközlekedés ellátásához szükségesek.
- 2) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak a másik Szerződő Fél jogaival és rendelkezéseivel összhangban van joguk a másik Szerződő Fél területére való belépésre, ott-tartózkodásra és munkavállalásra, továbbá oda bevihetik, és ott foglalkoztathatják a saját vezető, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb szakszemélyzetüket és képviselőiket, akikre a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésével kapcsolatban szükségük van.
- 3) A képviselői és személyzeti igények a kijelölt légitársaság döntése alapján kielégíthetők saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely más olyan légitársaság, szervezet vagy vállalat szolgáltatásainak igénybevételével, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások elvégzésére.
- 4) A képviselőkre és a személyzetre a másik Szerződő Fél hatályos jogszabályai és rendelkezései vonatkoznak. A hatályos jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban a Szerződő Feleknek a viszonyosság elve alapján és a lehető legrövidebb időn belül meg kell adniuk a szükséges munkavállalási engedélyeket, munkavállalási vízumokat, illetve a további szükséges okmányokat az ezen cikk (2) bekezdésében említett képviselők és a személyzet számára.
- 5) A Szerződő Fél területén hatályban lévő vonatkozó jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban, tekintettel az adott kereskedelmi nyilvántartásra, a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak közvetlenül és/vagy ügynökökön keresztül értékesíteni légiközlekedési szolgáltatásaikat a másik Szerződő Fél területén. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok használhatják a saját szállítási okmányaikat. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak értékesíteni, és bármely személy jogosult megvásárolni

az ilyen légi közlekedési szolgáltatást helyi pénznemben, vagy bármely más szabadon átváltható pénznemben. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén helyi pénznemben fizetni a helyi kiadásokért, vagy szabadon átváltható pénznemekben is, feltéve, hogy ez megfelel a hatályos szabályoknak.

14. CIKK

PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

- 1) Az adott Szerződő Fél területén hatályban lévő jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban a Szerződő Fél megadja a jogot a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak, hogy szabadon átutalják a személyek, poggyász, áru és postai küldemények szállításából, valamint a nemzeti jogszabályok szerint engedélyezhető egyéb, légi szállításához kapcsolódó tevékenységekből, a légitársaságnál vagy légitársaságoknál a területén keletkezett, a kiadásokat meghaladó többletbevétel. Az ilyen utalásokat a folyó kifizetésekre vonatkozó hatályos nemzeti jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban kell elvégezni, vagy ahol nincs hivatalos árfolyam, ott az ilyen utalást a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.
- 2) Amennyiben a Szerződő Fél diszkriminatív módon alkalmazza a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainál a kiadásait meghaladó többletbevételük átutalásának a korlátozását, utóbbinak joga van a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaival szemben kölcsönös korlátozások alkalmazására.

15. CIKK

MENETRENDEK JÓVÁHAGYÁSA

- 1) A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságoknak a tervezett járatok menetrendjét, beleértve a gyakoriságot, a légi járművek típusát, konfigurációját, a szolgáltatás jellegét, illetve a férőhelyek számát a meghatározott útvonalakon történő üzemelés megkezdése előtt legkésőbb harminc (30) nappal jóváhagyásra be kell nyújtaniuk a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ugyanez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ezt a határidőt csökkenteni lehet az említett hatóságok jóváhagyásától függően.
- 2) Ha a kijelölt légitársaság a jóváhagyott menetrenden felül különjáratokat kíván üzemeltetni, akkor ehhez az érintett Szerződő Félnek a légközlekedési hatóság előzetes engedélyét kell kérnie.

16. CIKK

VITELDÍJAK

- 1) Mindkét Szerződő Félnek biztosítani kell azt, hogy a kijelölt légitársaságok a légi szolgáltatásokra vonatkozó viteldíjakat a piacon jelen lévő kereskedelmi megfontolásokra alapozva alakítsák ki.

- 2) Mindkét Szerződő Fél előírhatja, hogy a légügyi hatóságához a másik Szerződő fél által kijelölt légitársaság benyújtsa a területére érkező vagy onnan kiinduló légijáratokon alkalmazott viteldíjakat. A kijelölt légitársaságok által alkalmazott viteldíjak mértékéről szóló értesítés benyújtásának legalább harminc (30) nappal annak hatályba lépése előtt meg kell történnie.
- 3) A Szerződő Felek általános versenyjogának és fogyasztóvédelmi jogának korlátozása nélkül a Szerződő felek beavatkozást kezdeményezhetnek:
 - a) az indokolatlanul diszkriminatív viteldíjak vagy gyakorlatok alkalmazásának megelőzésére;
 - b) a fogyasztók védelme a monopolhelyzettel való visszaélésből vagy a légitársaságok közötti megállapodásokból eredő, indokolatlanul magas vagy korlátozó jellegű viteldíjakkal szemben; és
 - c) a légitársaságok védelme a közvetlen vagy közvetett állami szubvenciók vagy támogatások miatt mesterségesen alacsony viteldíjakkal szemben.
- 4) Egyik Szerződő Fél sem intézkedhet egyoldalúan annak érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által kiszabott vagy kiszabni javasolt viteldíjak hatályba lépését vagy alkalmazását megakadályozza. Ha valamely Szerződő Fél megítélése szerint az adott viteldíj a jelen cikkben foglalt megfontolásokkal nem összeegyeztethető, konzultációt kezdeményezhet és értesíti a másik Szerződő Felet arról, hogy mik az elégedetlenségének okai. Az ilyen konzultációt a kérelem kézhezvételétől számított legkésőbb tizennégy (14) napon belül meg kell tartani. Amennyiben nem jön létre kölcsönös megállapodás, az alkalmazott viteldíj hatályban marad.

17. CIKK

INFORMÁCIÓCSERE

- 1) Mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságának mielőbb információcserét kell folytatnia az általuk kijelölt légitársaságoknak a másik Szerződő Fél területére, területéről vagy területén keresztül történő üzemelésre kiadott aktuális engedélyeket illetően. Ennek tartalmaznia kell az adott útvonalakon üzemeltetett légijáratok bizonyítványainak és engedélyeinek másolatát a vonatkozó kiegészítésekkel és mentességekkel együtt.
- 2) Mindkét szerződő fél köteles felhívni a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának kérésére a kijelölt légitársaságát vagy légitársaságait, hogy bocsássa rendelkezésre az egyes időszakokra vonatkozó, megállapodás szerinti járatok által lebonyolított forgalmi kimutatásokat és statisztikákat – felvételi és a kirakási pontokkal együtt –, melyek ésszerűen elvárhatóak a megállapodás szerinti járatok működtetésének felülvizsgálata céljából.

18. CIKK

KONZULTÁCIÓK

- 1) A Szerződő Felek légügyi hatóságai a szoros együttműködés szellemében a jelen Megállapodás és Függeléke rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében időről időre konzultálnak, illetve bármely Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatban.
- 2) Az ilyen, tárgyalás vagy levélváltás útján megvalósuló konzultációkat a kérelem beérkezésétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha erről a Szerződő Felek együttesen máshogy állapodnak meg.

19. CIKK

VITÁK RENDEZÉSE

- 1) Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely vita esetén a Szerződő Felek kötelesek megkísérelni elsőként az egymás között folytatott, tárgyalásos rendezést.
- 2) Amennyiben a Szerződő Felek nem képesek tárgyalással rendezni a vitát, megegyezhetnek abban, hogy a vitát döntéshozatalra átadják egy másik személynek, vagy testületnek, illetve bármelyik Szerződő Fél egy háromtagú választott bíróból álló bírói testület elé terjesztheti a kérelmét döntéshozatalra, a Szerződő Felek egy-egy főt jelölnek, míg a harmadik főt, akit az előbbi két fő együttesen jelöl, a két Szerződő Fél jóváhagyásával a bíróság elnökének kell kinevezni.
- 3) Mindkét Szerződő Fél köteles kijelölni egy választott bírót a kérelem diplomáciai úton történő kézhez vételétől számított hatvan (60) napon belül, míg a harmadik (3.) bírót újabb hatvan (60) napon belül kell kijelölni.
- 4) Abban az esetben, ha valamelyik Szerződő Fél nem jelöl bírót, vagy nem sikerül a harmadik bírót időben kijelölni a megadott határidőn belül, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke nevezi ki a bírót vagy a bírakat bármely Szerződő Fél kérésére, ahogyan azt a helyzet megkívánja. Amennyiben az elnök valamelyik Szerződő Fél állampolgára, akkor a kijelölést az a rangsorban következő elnökhelyettes végzi el, akinél ezen az alapon nem merül fel kizáró ok. Minden esetben a harmadik választott bírónak kell meghatároznia a választott bírósági ülések helyszínét.
- 5) A választott bíróság jelen cikk (2) bekezdése alapján meghozott döntése a vitában érintett Szerződő Felekre nézve kötelező érvényű.
- 6) Mindkét Szerződő Fél a saját maga által kijelölt bíró költségeit viseli. A bíróságot érintő egyéb kiadásokat a Szerződő Felek egyenlő arányban osztják meg.
- 7) Amennyiben és ameddig valamelyik Szerződő Fél nem a jelen cikk 2. bekezdésében foglalt választott bíróság döntése szerint jár el, a másik Szerződő Fél korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a szerződésszegő Szerződő Fél, vagy a szerződésszegő kijelölt légitársaság jelen Megállapodásban foglalt jogait és

privilégiumait.

20. CIKK

A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

- 1) Amennyiben a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását bármely Szerződő Fél szükségesnek tartja, akkor azokról a 18. cikk rendelkezései szerint kell megállapodni. A módosítások a 23. cikk szerint lépnek hatályba.
- 2) Amennyiben mindkét Szerződő Félre vonatkozóan többoldalú légügyi egyezmény lép hatályba, akkor azon egyezmény rendelkezései az irányadóak jelen Megállapodás rendelkezéseivel szemben. Ha ellentmondás áll fenn a kettő között, meg kell határozni, hogy milyen mértékben érintik a többoldalú egyezmény rendelkezései jelen Megállapodást.

21. CIKK

NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZETNÉL

Jelen megállapodást és annak valamennyi módosítását a Szerződő Feleknek nyilvántartás céljából be kell nyújtania a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

22. CIKK

FELMONDÁS

- 1) A Szerződő Felek bármikor jogosultak írásban, diplomáciai úton a jelen Megállapodás felmondásáról egymást értesíteni. Ezt az értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is el kell juttatni. 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 felmondást megegyezés alapján visszavonják.
- 2) Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el a felmondásra vonatkozó értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által történő kézhezvétel után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

23. CIKK

HATÁLYBA LÉPÉS

Jelen Megállapodást a Szerződő Felek államainak nemzeti jogszabályai alapján kell jóváhagyni, és diplomáciai jegyzékváltással kell megerősíteni. Jelen Megállapodás azt a napot követő harmincadik napon lép hatályba, mikor az utolsó értesítés megerősíti, hogy a Szerződő Felek teljesítették a jelen Megállapodás hatályba lépéséhez szükséges alkotmányos követelményeket.

Amint jelen Megállapodás a jelen cikk szerint hatályba lép, a Magyar Népköztársaság és az Egyiptomi Köztársaság Kormánya által 1958. március 20-án aláírt kétoldalú légiközlekedési megállapodás hatályát veszti.

Jelen Megállapodás két eredeti példányban, magyar, arab és angol nyelven készült, valamennyi szöveg egyaránt hiteles. Eltérő értelmezésből eredő esetleges vita esetén az angol szöveg az irányadó. Mindegyik Fél megtart a végrehajtáshoz egy eredeti példányt.

Ennek hitelül alulírottak, akiket erre a Kormányaik megfelelően felhatalmaztak a jelen Megállapodást aláírták.

Készült Kairóban, 2016. június hó 1. napján

Magyarország Kormánya
nevében

Az Egyiptomi Arab Köztársaság
Kormánya nevében

1. FÜGGELÉK

ÚTVONALTERV

I- Magyarország kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Bármely pont	Bármely pont Egyiptomban	Bármely pont

II- Az Egyiptomi Arab Köztársaság kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont Egyiptomban	Bármely pont	Bármely pont Magyarországon	Bármely pont

1. A jelen Függelék I-es és II-es útvonaltervében meghatározott útvonalakon található bármely pont vagy pontok bármelyik vagy valamennyi járat esetében a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által kihagyhatók, amennyiben ezek a járatok a légi társaságot kijelölő Szerződő Fél területéről indulnak.
2. Az 5. légiközlekedési jog gyakorlása a Szerződő Felek illetékes Légiközlekedési Hatóságai közötti megállapodás függvénye.”

4. §

- (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) A 2. § és a 3. § a Megállapodás 23. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.
- (3) A Megállapodás, valamint a 2. § és a 3. § hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.
- (4) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

Általános indokolás

A törvényjavaslat célja a Magyarország Kormánya és az Egyiptomi Arab Köztársaság Kormánya közötti légitársasági megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) törvénnyel történő kihirdetése.

A Megállapodás létrehozásáról a légügyi hatóságok között a tárgyalások a 41/2011. (V. 18.) ME határozatban foglalt felhatalmazás alapján kezdődtek meg. A Megállapodás légügyi főigazgatók általi parafálására 2014. november 18-án került sor.

Új megállapodás kötése azért vált szükségessé, mert a jelenleg hatályos, még 1958. március 20-án Kairóban aláírt egyezmény a modern üzemelési feltételeknek már nem felel meg, továbbá Magyarországnak az európai uniós követelményekkel is összhangba kellett hoznia légügyi kapcsolatait.

A Megállapodást 2016. június 1-én Dr. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter írta alá, Orbán Viktor miniszterelnök kairói látogatása keretében.

Az új, európai uniós joggal összhangot biztosító megállapodás elvárásaink szerint hozzájárul majd kapcsolataink további bővüléséhez. A magyar-egyiptomi légitársasági kapcsolatok ma is rendezettek, az Egyptair-nek jelenleg is heti 7 járat üzemeltetésére van engedélye a nyári menetrendi időszakban, amelyből pillanatnyilag 4-et használ ki. Magyar oldalról a WizzAir kijelölt légitársaság a korlátozást nem tartalmazó, Budapest-Hurghada útvonalon, és nyári menetrendi időszakban tervezi heti 1 járatsűrűséggel menetrend szerinti járatát elindítani.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Megállapodás tárgykörére tekintettel a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nksztv.) 7. § (1) bekezdés a) pontja, illetve (3) bekezdés b) és c) pontjai alapján az Országgyűlés ad felhatalmazást a Megállapodás kötelező hatályának elismerésére. Jelen § - az Alaptörvény 1. cikk (2) bekezdés d) pontjával, illetve az Nksztv. 7. § (2) bekezdésében foglaltakkal összhangban – a szerződéskötési eljárás e belső jogi aktusát rögzíti.

A 2. §-hoz

Az Nksztv. által megteremtett ún. egyszerűsített dualista-transzformációs rendszernek megfelelően a kötelező hatály elismerésére adott felhatalmazás a kihirdetéssel egy aktusba olvad össze [Nksztv. 7. § (2) bekezdés, illetve 9. § (1) bekezdés]. Mivel a Megállapodás tárgyából kifolyólag az Országgyűlés a cselekvő belső jogi síkon, a kihirdetés is törvényi formát ölt.

A 3. §-hoz

Az Nksztv. 10. § (1) bekezdés b) pontjának, illetve (2) bekezdésének megfelelően tartalmazza a belső jogba transzformált Megállapodás hiteles angol nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását.

A 4. §-hoz

E szakasz rendelkezik a Megállapodás belső jogi hatálybalépésének napjáról (amely az Nksztv. 10. § (3) bekezdése értelmében egybeesik a nemzetközi jogi hatálybalépés időpontjával). A hatálybalépés naptári napját a külgazdasági és külügyminiszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg. A hatálybalépés naptári napját megállapító határozatot hivatalból, a szaktárca külön közbenjárása nélkül adja ki a külgazdasági és külügyminiszter.