

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/2917. számú

törvényjavaslat

a Magyarország Kormánya

és

**az Azerbajdzsáni Köztársaság Kormánya közötti
Légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről**

Előadó:

**Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2015. január

2015. évi ... törvény

a Magyarország Kormánya és az Azerbajdzsáni Köztársaság Kormánya közötti Légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és az Azerbajdzsáni 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 Republic of Azerbaijan**

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Azerbaijan hereinafter referred to as “the Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between the territories of their States;

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

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

1) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Chicago Convention and any Annex or amendment adopted

under Article 94 of that Chicago Convention insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

2) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hungary, the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Azerbaijan, the State Civil Aviation Administration, or in both cases and any person or body who may be authorised to perform any functions by assignment of the above-mentioned authorities;

3) the term “ Agreement” means present Agreement and includes the Annex hereto and any amendments to it;

4) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

5) the term “territory” in relation to Contracting Parties has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

6) 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 Chicago Convention;

7) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

8) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

9) the term "capacity" means.

a) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route,

b) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route;

10) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

11) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 10 paragraph (3), be understood as referring to nationals of European Union Member States;

12) 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 the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3 Grant of Rights

1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party at the points specified on that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the State of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or remuneration and destined for another point in the territory of the State of the other Contracting Party.

4) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 a) and b) of this Article.

Article 4 Designation and Authorisation of Airlines

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2) Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation to operate the agreed services by written notification to the other Contracting Party.

3) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, grant to the airline or airlines designated the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a) in the case of an airline designated by Hungary:

- (i) the air carrier is established in the territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its air operators certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the air carrier is owned directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

b) In the case of an airline designated by the Republic of Azerbaijan:

- (i) it is established in the Territory of the Republic of Azerbaijan and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Azerbaijan; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Republic of Azerbaijan.

4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the national legislation normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that tariffs are established in accordance with Article 7 of this Agreement.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in the paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in the case of an airline designated by Hungary:

- (i) the air carrier is not established in the territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its air operators certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the Republic of Azerbaijan:

- (i) the airline is not established in the Territory of the Republic of Azerbaijan or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Azerbaijan; or
- (ii) the relevant aeronautical authority of the Republic of Azerbaijan does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline.

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

c) in the case of failure by that airline to comply with the national legislation normally applied by the State of the Contracting Party granting those rights;

d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of national legislation, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

1.) The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2.) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party 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 and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the State of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the State of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;

c) the requirements of through airline operation.

Article 7

Tariffs

1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by

each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Each designated airline of either Contracting Party shall develop its tariffs independently. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs;
 - b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support; and
 - d) protection of airlines from prices that are low, when evidence exists as to an intent of eliminating competition.
- 2) Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing, with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by airlines of both Contracting Parties may be required at least 30 (thirty) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of tariffs charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
- 3) If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 (thirty) days after receipt of the request and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 8

Exemption from Customs duties and Taxes

- 1) Aircraft operated on 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 and tobacco on board such aircraft shall be exempt from customs duties and taxes on arriving in the territory of the State of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
- 2) There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - a) aircraft stores taken on board in the territory of the State of a Contracting Party within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and for use on board

- outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
- b) spare parts introduced into the territory of the State of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) fuel and lubricants supplied in the territory of the State of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the State of the Contracting Party in which they are taken on board.
- 3) Materials referred to in paragraph 2 above may be required to be kept under customs supervision or control.
- 4) The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the State of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. 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 in accordance with customs regulations.
- 5) The necessary documents of the designated airline of one Contracting Party including air tickets, airway bills as well as advertising materials, transportation documents introduced into or being introduced by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the State of the other Contracting Party for its own use shall be exempt from custom duties and taxes in the territory of the State of the other Contracting Party during their entry, re-entry or remaining on board.
- 6) Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Azerbaijan that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.
- 7) Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Azerbaijan from imposing on a non-discriminatory basis taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Hungary that operates between a point in the territory of the Republic of Azerbaijan and another point in the territory of the Republic of Azerbaijan.
- 8) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of the State of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control.
- 9) Profits of designated airlines of Contracting Party from the international traffic shall be taxable only in the territory of that Contracting Party.

10) Where a special Agreement for avoidance of double taxation with respect to taxes on income and capital exists between the Contracting Parties, the provisions of that Agreement shall prevail.

Article 9

Aviation security

1) For the assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference and that in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for Suppression of unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, form an integral part of this Agreement.

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 Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and they shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, or in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its territory under EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with EU law, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of the State of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

Article 10
Recognition of certificates and aviation safety

- 1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, including in case of Hungary, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
- 2) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should 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 other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
- 3) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
- 4) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request.
- 5) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 (fifteen) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
- 6) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of another Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- 7) 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 the 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 the Convention,

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 licences 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.

8) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 6 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 7 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

9) 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 first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

10) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 or 9 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

11) Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 11

Application of National Legislation

1) The national legislation of one Contracting Party governing entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while the said territory shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2) The national legislation of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

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

Article 12
Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13
Transfer of Earnings

- 1) The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale.
- 2) Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the official rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay. In the event that there is no official exchange rate, the transfer of earnings shall be effected at the existing foreign exchange market rate for currency payment.
- 3) Such transfers shall not be subject of any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Article 14
Airline Representation and Sales

- 1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the national legislation relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the State of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.
- 2) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transport services in its territory on their own transportation documents, either directly or through agents, in national currency of the Contracting Party in whose territory the sale is made and, in the event it is not prohibited by the national legislation of the State of that Contracting Party, also in any freely convertible currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 15
User Charges

- 1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on other airlines operating similar international air services.

2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representatives' organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 16 **Approval of Traffic Programmes**

1) The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 45 (forty five) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within 20 (twenty) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2) Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline or airlines designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 17 **Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18 **Amendment**

1) If either of the Contracting Party desires to modify any provision of this Agreement including an annex, it should be after consultation in accordance with Article 17 of this Agreement.

2) This Agreement may be modified and supplemented by mutual consent of both Contracting Parties. Such amendment and supplements shall be made in a form of separate protocols being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 of this Agreement.

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, endeavour to settle it by negotiation.

2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal. The arbitral tribunal shall reach its decision by majority of votes. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3) The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

4) Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 20

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Titles

Titles inserted in this Agreement at the head of each Article are for the purpose of reference and convenience only and do not in any way define or limit the scope or intent of this Agreement.

Article 22

Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with

Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 23
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at local time of the Contracting Party, which has received the notice) upon expiration of 12 (twelve) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 24
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt by the Contracting Parties of the last written notification through diplomatic channels confirming the completion of their respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

DONE at Budapest, on 11 November, 2014 in two original copies in the Hungarian, Azerbaijani and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement the English text shall prevail.

**For the Government
of Hungary**

**For the Government
of the Republic of Azerbaijan**

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hungary:

| Points in Hungary | Intermediate points | Points in the Republic of Azerbaijan | Points beyond |
|--------------------------|----------------------------|---|----------------------|
| any points | any points | any points | any points |

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Azerbaijan:

| Points in the Republic of Azerbaijan | Intermediate points | Points in Hungary | Points beyond |
|---|----------------------------|--------------------------|----------------------|
| any points | any points | any points | any points |

NOTES:

- 1) Intermediate points may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Contracting Parties.
- 2) No traffic may be picked up at intermediate points or points beyond to be set down in the territory of one Contracting Party, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Légiközlekedési Megállapodás
Magyarország Kormánya
és
az Azerbajdzsáni Köztársaság Kormánya
között

Magyarország Kormánya és az Azerbajdzsáni Köztársaság Kormánya a továbbiakban „a Szerződő Felek”;

Az 1944. december 7-én Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény részeseiként;

Azon óhajtól vezérelve, hogy a fent említett Egyezménnyel összhangban megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légi járatok létrehozásáról;

Az alábbiakban állapodtak meg:

1. Cikk

Fogalom-meghatározások

- 1) A „Chicagói Egyezmény” kifejezés a Chicagóban, 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményt jelenti, beleértve ezen Egyezmény 90. cikke értelmében elfogadott valamennyi Függelékét és az Egyezmény 94. cikke alapján elfogadott bármely Függelékét vagy módosítást, amennyiben ezek mindkét Szerződő Fél részére hatályosak;
- 2) A „légügyi hatóságok” kifejezés Magyarország esetében a Légügyi Főigazgatót, az Azerbajdzsáni Köztársaság esetében az Állami Polgári Légiközlekedési Hivatalt, illetve mindkét esetben bármely olyan személyt vagy szervezetet jelent, aki/amely a jelen Megállapodással érintett bármely feladat végrehajtására felhatalmazással rendelkezik;
- 3) A „Megállapodás” kifejezés a jelen Megállapodást valamint az abban foglalt Függelékét és bármely módosítását jelenti;
- 4) A „kijelölt légitársaság” kifejezés olyan légitársaságot jelent, amely a jelen Megállapodás 4. Cikke szerint került kijelölésre és engedélyezésre;
- 5) A „terület” kifejezés a Szerződő Felek vonatkozásában a Chicagói Egyezmény 2. Cikkében meghatározott jelentéssel bír;
- 6) A „légi járat”, „nemzetközi légi járat”, „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás” kifejezések a Chicagói Egyezmény 96. Cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- 7) A „viteldíj” kifejezés a légi járaton történő utas-, poggyász és teherszállítás fejében fizetendő díjakat jelenti, továbbá ezen díjak alkalmazásának feltételeit, ideértve az

ügynöknek és az egyéb kiegészítő szolgáltatásoknak a díjait és annak feltételeit is, kivéve a postai küldemények szállításáért nyújtott díjazást és annak feltételeit;

- 8) A „használati díjak” kifejezés a légitársaságoknak az illetékes díjmegállapító szervezetek által felszámított vagy az általuk felszámítani engedélyezett díjakat jelöli a repülőtéren tulajdon vagy létesítmények, illetve légi navigációs létesítmények használatáért, beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat és létesítményeket a légi járművek, valamint annak személyzete, utasai és az áruk számára;
- 9) A „kapacitás” kifejezés:
 - a. egy légi jármű vonatkozásában a légi jármű hasznos terhelése, amely rendelkezésre áll egy útvonalon vagy annak egy szakaszán,
 - b. egy meghatározott légi járat vonatkozásában a használatban lévő légi jármű kapacitása megszorozva azzal a gyakorisággal, amellyel egy adott időszakban egy útvonalon vagy annak egy szakaszán az adott légi járművet üzemeltetik;
- 10) Az „ICAO” kifejezés a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet jelöli;
- 11) A jelen Megállapodásban a Magyarországon illetőséggel rendelkező jogalanyokra való utalást, a jelen Megállapodás 10. Cikk (3) bekezdésének kivételével, az Európai Unió tagállamaiban illetőséggel rendelkező jogalanyokra való utalásként kell értelmezni;
- 12) A jelen Megállapodásban az „EU-Szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. Cikk

A Chicagói Egyezmény alkalmazhatósága

A jelen Megállapodás rendelkezéseinek összhangban kell állnia a Chicagói Egyezmény rendelkezéseivel, amennyiben azok a nemzetközi légi szolgáltatásokra alkalmazandóak.

3. Cikk

Forgalmi jogok nyújtása

- 1) Szerződő Felek az alábbi jogokat biztosítják egymás számára a nemzetközi légi szolgáltatások vonatkozásában:
 - a. a terület leszállás nélküli átrepülése
 - b. nem kereskedelmi célból történő leszállások végrehajtása.
- 2) Szerződő Felek biztosítják azokat a jogokat egymás számára, amelyeket a jelen Megállapodás keletkeztet annak érdekében, hogy nemzetközi légi szolgáltatásokat működtessenek azokon az útvonalakon, amelyeket a Megállapodáshoz csatolt Független szabályoz. Az ilyen szolgáltatások és útvonalak a továbbiakban „menetrend szerinti üzemelésként” és „megjelölt útvonalakként” szerepelnek. A menetrend szerinti szolgáltatás egy megjelölt útvonalon történő végzése során, a Szerződő Felek által kijelölt légitársaságokat az (1) bekezdésben említettek felül megilleti a leszállások végzésének joga a másik Szerződő Fél területén utas, áru – ideértve a

postát is – felvétele és lerakása céljából, a jelen Megállapodáshoz csatolt Függelék szerint meghatározott útvonalon lévő pontokon.

- 3) Jelen Cikk (2) bekezdésének egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut – ideértve a postát is – vegyen fel a másik Szerződő Fél területének másik pontjára való szállításának céljából.
- 4) Mindkét Szerződő Fél légitársaságait, azokat is, amelyeket nem jelen Megállapodás 4. Cikke értelmében jelöltek ki, megilletik azok a jogok, amiket a jelen Cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja határoz meg.

4. Cikk

A légitársaságok kijelölése és engedélyezése

- 1) A Szerződő Felek jogosultak a másik Szerződő Fél felé egy vagy több légitársaságot a megjelölt útvonalakon történő menetrend szerinti üzemelés céljából írásban kijelölni.
- 2) Mindkét Szerződő Fél jogosult a másik Szerződő Fél részére küldött írásos értesítéssel a megjelölt útvonalakon történő menetrend szerinti üzemelésre kijelölt légitársaságok kijelölésének visszavonására vagy törlésére.
- 3) Az ilyen kijelölések kézhezvételétől számítva a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb időn belül megadja a kijelölt légitársaságnak, vagy légitársaságoknak a szükséges meghatalmazásokat és engedélyeket az alábbiak teljesülése esetén:
 - a. A Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaságot az EU-Szerződésnek értelmében Magyarország területén jegyezték be és rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; és
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légi jármű üzemben tartási engedély kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
 - iii. a légitársaság tulajdonjoga és tényleges ellenőrzése közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Egyezmény tagállamai és/vagy az azokban illetőséggel rendelkező jogalanyok kezében van.
 - b. Az Azerbajdzsáni Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaságot az Azerbajdzsáni Köztársaság területén hozták létre és az Azerbajdzsáni Köztársaság alkalmazandó jogszabályainak értelmében engedélyezték üzemelésre; és
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét az Azerbajdzsáni Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn.
- 4) Az egyik Szerződő Fél légügyi hatósága megkövetelheti a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságtól annak igazolását, hogy képes teljesíteni a nemzeti jogszabályaiban szereplő előírásokat, amelyeket általános érvénnyel és méltányosan

alkalmaznak a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére vonatkozóan, a Chicagói Egyezmény rendelkezésével összhangban.

- 5) Az így kijelölt és engedélyezett légitársaság bármikor megkezdheti a menetrend szerinti üzemelést, amennyiben a viteldíjak kialakítására vonatkozó feltételek a Megállapodás 7. Cikke alapján teljesülnek.

5. Cikk

Az üzemeltetési engedély visszavonása és felfüggesztése

- 1) Mindkét szerződő Fél jogosult az üzemeltetési engedélyt visszavonni vagy a jelen Megállapodás 3. Cikk (2) bekezdésben foglalt jogok gyakorlását felfüggeszteni a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságtól, vagy a jogok gyakorlását olyan feltételekhez kötni, amelyeket az szükségesnek vél az alábbi esetekben:

- a. a Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaságot nem az EU-Szerződések értelmében jegyezték be Magyarország területén, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a légi jármű üzemben tartási engedély kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; 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.
- b. az Azerbajdzsáni Köztársaság által kijelölt légitársaság esetében:
 - i. a légitársaságot nem az Azerbajdzsáni Köztársaság területén hozták létre és nem az Azerbajdzsáni Köztársaság jogszabályainak értelmében engedélyezték üzemelésre; vagy
 - ii. a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem az Azerbajdzsáni Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn.

A jelen bekezdés által biztosított jogainak gyakorlása során az Azerbajdzsáni Köztársaság nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzetiségi alapon hátrányos megkülönböztetést.

- c. A kijelölt légitársaság nem képes eleget tenni azon Szerződő Fél jogszabályainak és rendelkezéseinek megfelelő üzemelésnek, amely a jogokat biztosítja számára.
 - d. A kijelölt légitársaság nem képes a jelen Megállapodás szerinti feltételeknek megfelelő üzemelésre.
- 2) Amennyiben a jelen Cikk (1) bekezdése alapján a nemzeti jogszabályok további megsértésének megelőzése érdekében azonnali visszavonás, felfüggesztés és büntetés kiszabása nem válik szükségessé, ez a jog csak a másik Szerződő Féllel történt konzultációt követően gyakorolható.

6. Cikk

A megállapodás szerinti járatok üzemeltetésének alapelvei

- 1) A Szerződő Felek kijelentik, hogy közös céljuk a Szerződő Felek légitársaságai számára tisztességes és versenyképes környezetet, valamint tisztességes és egyenlő feltételeket biztosítani annak érdekében, hogy versenyezzenek a menetrend szerinti üzemelés tekintetében a meghatározott útvonalakon. A Szerződő Feleknek meg kell tenniük minden szükséges intézkedést ennek a célnak az érdekében.
- 2) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által a megjelölt útvonalakon nyújtott menetrend szerinti üzemelésnek meg kell felelnie az utazóközönség elvárásainak, és elsődleges céljának kell lennie, hogy indokolható kihasználtsággal, megfelelő kapacitással biztosítsa az ésszerűen elvárható igényeket az utasok és az áruk – beleértve a posta – szállítása során azon Szerződő Fél területéről vagy területére, amely a légitársaságot kijelölte. A légitársaságot kijelölő államoktól eltérő államok területén meghatározott pontokon felvett és leadott utasok és áru, - beleértve a postát - szállítására vonatkozó rendelkezéseket az általános alapelvekkel, a kapacitásra vonatkozóan az alábbiakkal összefüggésben kell meghatározni:
 - a. a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területére érkező és az onnan induló forgalomra vonatkozó igények;
 - b. azon területen érvényben lévő forgalmi igények, amelyeken keresztül a menetrendszerinti üzemelés történik, miután számításba vették az egyéb közlekedési szolgáltatásokat, amelyeket az adott terület államának légitársaságai nyújtanak;
 - c. légitársasági üzemelés iránti igények.

7. Cikk

Viteldíjak

- 1) Mindkét Szerződő Félnek biztosítani kell minden kijelölt légitársaság számára, hogy a légi szolgáltatásokra vonatkozó viteldíjakat a piacon jelen lévő kereskedelmi megfontolásokra alapozva alakítsa ki. Mindkét Szerződő Fél által kijelölt minden légitársaságnak önállóan kell kialakítania a viteldíjait. A Szerződő Felek általi beavatkozás a következőkre korlátozódik:
 - a. indokolatlanul diszkriminatív viteldíjak megelőzése;
 - b. a fogyasztók védelme a befolyásos pozícióval való visszaélésből eredő indokolatlan mértékben magas vagy korlátozó jellegű viteldíjakkal szemben;
 - c. a légitársaságok védelme a közvetlen vagy közvetett állami szubvenciók vagy támogatások miatt mesterségesen alacsony viteldíjakkal szemben;
 - d. a légitársaságok védelme az alacsony árakkal szemben abban az esetben, ha bizonyítható a verseny megszüntetésének szándéka.
- 2) Mindkét Szerződő Fél előírhatja – megkülönböztetés nélkül –, hogy a légügyi hatóságához a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság bejelentse, illetve benyújtsa a területére érkező vagy onnan kiinduló légi járatokon alkalmazott viteldíjakat. A kijelölt légitársaságok által alkalmazott viteldíjak bejelentése, illetve benyújtása legalább harminc (30) nappal azok hatályba lépése előtt írható elő. Egyedi

esetekben a viteldíjak benyújtására a szokásosnál rövidebb határidő is engedélyezhető. Egyik Szerződő Fél sem írhatja elő az értesítést a másik Szerződő Fél légitársaság számára olyan viteldíjakra, amit a charter járatok esetén alkalmaznak kivéve, ha ezt megkülönböztetés nélkül, információgyűjtés céljából kéri.

- 3) Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy látja, hogy egy ilyen viteldíj összeegyeztethetetlen a jelen Cikk (1) bekezdésében foglaltakkal, a lehető legrövidebb időn belül konzultációt kezdeményez és értesíti a másik Szerződő Felet arról, hogy mik az egyet nem értésének okai. Az ilyen konzultációkat az értesítés átvételét követő 30 (harminc) napon belül meg kell tartani, és a Szerződő Feleknek együtt kell működniük a kérdés ésszerű megoldásához szükséges információk biztosításában. Amennyiben a Szerződő Felek megegyezésre jutnak annak a viteldíjnak a tekintetében, amelyről egyet nem értési értesítés érkezett, mindkét Szerződő Fél köteles minden tőle telhetőt megtenni a megegyezés gyakorlatba történő átültetése érdekében. Amennyiben ilyen megegyezés nem jön létre, a viteldíj hatályba lép vagy hatályban marad.

8. Cikk

Vámterhek és adók alóli mentesség

- 1) A Szerződő Felek által a nemzetközi légi szolgáltatások nyújtására kijelölt légitársaság által üzemben tartott légi járművek, valamint azok szokásos felszerelése, az üzemanyag és kenőanyagok készletei, a légi jármű készlete – ideértve a fedélzeten lévő élelmiszert, italokat és dohányárut – a másik Fél területére történő megérkezéskor mentesülnek a vámok és adók alól, amennyiben ezek a felszerelések és készletek a repülőgép fedélzetén maradnak, ameddig azokat újra nem exportálják, vagy a másik Fél területe feletti útvonalon használják.
- 2) Az alább felsoroltakat – kivéve a teljesített szolgáltatásnak megfelelő díjakat – szintén mentesíteni kell ugyanezen vámok és adók alól:
 - a. légi jármű fedélzeti készletei az egyik Szerződő Fél területén az adott Szerződő Fél hatóságai által megállapított korlátozáson belül, amelyek a nemzetközi légi szolgáltatás nyújtása során a másik Szerződő Fél induló légi járatán használatban vannak;
 - b. valamely Szerződő Fél területére bevitt, a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság nemzetközi légi szolgáltatásai során használt, a légi járművek karbantartásához vagy megjavításához szükséges tartalék alkatrészek;
 - c. az egyik Szerződő Fél területén a másik Szerződő Fél által kijelölt, nemzetközi légi szolgáltatást nyújtó légitársaság légi járműve számára szolgáltatott üzemanyag és kenőanyag, akkor is, ha ezen ellátások azon útvonal egy részében kerülnek felhasználásra, amelyeket azon Szerződő Fél területe felett hajtanak végre, ahol az a fedélzetre került..
- 3) A (2) bekezdésben megjelölt anyagok vámvizsgálatnak vagy ellenőrzésnek vethetők alá.
- 4) A szokásos légi felszerelés, valamint azok az anyagok, készletek és felszerelések, amelyeket általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légi járművek fedélzetén tartanak, a másik Szerződő Fél területén kizárólag az adott területen illetékes vámhatóság jóváhagyásával rakhatók ki. Ilyen esetben ezeket az

említett hatóságok felügyelete alá helyezhetik arra az időre, ameddig azokat újból exportálják, vagy egyébként a vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.

- 5) Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának bevezetett, vagy az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által saját használatra a másik Szerződő Fél államterületére bevezetésre került szükséges dokumentumait, ideértve a repülőjegyeket, a légitársasági jegyzékeket, valamint a promóciós cikkeket, szállítási dokumentumokat, mentesíteni kell a vámterhek és adók alól a másik Szerződő Fél területén a behozatal, újbóli behozatal, vagy annak a fedélzeten maradása alatt.
- 6) A jelen Megállapodásban foglaltak nem akadályozhatják meg Magyarországot abban, hogy hátrányos megkülönböztetés nélkül adókat, illetékeket, vámokat, díjakat, vagy költségeket vessen ki a területén felvett üzemanyagra, melyet az Azerbajdzsáni Köztársaság által kijelölt légitársaság olyan légi járműve használ, amely Magyarország területének egy pontja és Magyarország vagy egy másik európai uniós tagállam területének egy másik pontja között közlekedik.
- 7) A jelen Megállapodásban foglaltak nem akadályozhatják meg az Azerbajdzsáni Köztársaságot abban, hogy hátrányos megkülönböztetés nélkül adókat, illetékeket, vámokat, díjakat vagy költségeket vessen ki a területén felvett üzemanyagra, melyet a Magyarország által kijelölt légitársaság olyan légi járműve használ, amely az Azerbajdzsáni Köztársaság területének egy pontja és az Azerbajdzsáni Köztársaság egy másik pontja között közlekedik.
- 8) Bármely Szerződő Fél területén közvetlen átmenő forgalomban részt vevő, a repülőtér erre a célra kijelölt területét el nem hagyó utasok, poggyász és áru csak egyszerűsített ellenőrzés alá tartozhatnak, kivéve a repülés védelmét érintő intézkedéseket.
- 9) Szerződő Fél által kijelölt légitársaság nemzetközi forgalomból származó profitja csak annak a Szerződő Félnek a területén adóztatható meg.
- 10) Amennyiben a Szerződő Felek között már fennáll egy kettős adóztatás elkerülésére vonatkozó megállapodás a bevételekre és a tőkére vonatkozó adók vonatkozásában, úgy annak a megállapodásnak a rendelkezései az irányadóak.

9. Cikk

A légiközlekedés védelme

- 1) A polgári légi járművek, azok utasai és személyzete védelmének biztosítása alapvető előfeltétele a nemzetközi légi járatok üzemeltetésének, ezért a Szerződő Felek újra megerősítik, hogy a polgári repülés védelmének jogellenes beavatkozásokkal szembeni biztosítására irányuló kötelezettségeik – különösen a Chicagói Egyezmény – a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én aláírt Tokiói Egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án aláírt Hágai Egyezmény, A polgári légiközlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt egyezmény, és a polgári légiközlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos

jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én aláírt Montreali Jegyzőkönyv rendelkezései a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezik.

- 2) A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények és más, az ilyen légi járművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.
- 3) A Szerződő Felek kölcsönös kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a Chicagói Egyezmény függelékeiben megjelölt, a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járnak el, amennyiben ezek a védelmi rendelkezések a Szerződő Felekre nézve alkalmazhatóak; és meg kell követelniük, hogy az általuk lajstromozott légi járművek üzemeltetői, valamint azon üzemeltetők, amelyek központi ügyintézésének helye vagy állandó lakhelye/székhelye a területükön van, vagy Magyarország esetében az EU-Szerződések értelmében a területén bejegyzett és az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők, továbbá a felek területén lévő repülőterek üzemeltetői a szóban forgó légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.
- 4) Mindkét Szerződő Félnek hatékony intézkedéseket kell tennie saját területén a légi járművek védelme, az utasok, poggyászuk és kézipoggyászuk átvizsgálása, a megfelelő intézkedések a személyzet, a rakomány (beleértve a feladott poggyászokat) és a légi járművön található készleteknek a beszállás illetve a berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében, és hogy ezek az intézkedések igazodjanak a veszély mértékéhez. Valamennyi Szerződő fél egyetért abban, hogy előírják a légitársaságaiknak, hogy a (3) bekezdésben említett repülésvédelmi rendelkezéseknek megfelelően tartsák be a másik Szerződő Fél területére belépésre, az onnan történő felszállásra és a másik Szerződő Fél területén való tartózkodásra vonatkozó védelmi előírásokat. A Szerződő Felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Félnek az egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.
- 5) Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légi jármű, az utasok, a személyzet, a repülőterek vagy a légi navigációs 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 megszüntetésére szolgáló, megfelelő intézkedések megtétele révén, az ilyen cselekményből vagy veszélyből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

10. Cikk

Bizonyítványok elismerése és a légiközlekedés biztonsága

- 1) A Szerződő Felek a jelen Megállapodás szerinti légiközlekedés üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik Szerződő Fél jogszabályai és rendelkezései szerint, Magyarország esetében az európai uniós jogszabályok és rendelkezések szerint kiadott vagy érvényesített és érvényes légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket, amennyiben az e bizonyítványokkal vagy

engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal, vagy azoknál szigorúbbak.

- 2) Ha az egyik Szerződő Fél légügyi hatósága által bármely személy vagy kijelölt légitársaság részére a menetrendszerű üzemelésben használt légi járművel kapcsolatban kiadott, (1) bekezdésben hivatkozott engedélyekben és bizonyítványokban meghatározott előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított szabályoktól eltérést tesznek lehetővé, függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek bejelentették-e, a másik Szerződő Fél kérheti, hogy konzultációra kerüljön sor a légügyi hatóságok között a kérdéses gyakorlat tisztázására. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapul szolgálhat a jelen Megállapodás 5. Cikkének alkalmazására.
- 3) A Szerződő Felek azonban fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárainak adott szakszolgálati bizonyítványok és engedélyek érvényességének elismerését, a saját területük feletti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.
- 4) Mindkét Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokkal kapcsolatban bármely területen, amely a légi járművek személyzetére, a légi járműre vagy azok üzemeltetésére vonatkozik. Az ilyen konzultációkat a kérelemtől számított 30 (harminc) napon belül meg kell tartani.
- 5) Amennyiben az ilyen konzultációkat követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az említett területeken ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumszabályokkal legalább azonosak, e Szerződő Fél értesíti a másik Szerződő Felet a megállapításokról, és az ezen minimumszabályoknak való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről és a másik Szerződő Fél megteszi a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Félnak 15 (tizenöt) napon belül vagy esetlegesen hosszabb elfogadott időtartamon belül nem sikerül megtennie a szükséges intézkedéseket, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 5. Cikkének alkalmazására.
- 6) Mindemellett a Chicagói Egyezmény 33. Cikkében szereplő kötelezettségek fenntartásával megegyeznek abban, hogy bármely légi jármű, amelyet az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság, vagy a vele bérleti szerződést kötött légitársaság(ok) tart üzemben a másik Szerződő Fél területére vagy területéről nyújtott szolgáltatás céljából, átvizsgálásnak vethető alá a másik Szerződő Fél államterületén a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői által akár a fedélzeten vagy a légi jármű környezetében abból a célból, hogy ellenőrizzék a légi jármű és a személyzet dokumentumainak érvényességét, valamint a légi jármű és felszereléseinek állapotát (e Cikk szerint „földi ellenőrzés”), feltéve, hogy ez nem okoz indokolatlan késedelmet.
- 7) Amennyiben a földi ellenőrzés vagy a földi ellenőrzések sorozata súlyos aggályokat kelt azzal kapcsolatban:

- a. hogy a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek; vagy
- b. hogy ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időszakban megállapítottak;

az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. Cikke értelmében szabadon megállapíthatja, hogy a követelmények, amelyek alapján a légi járműre vagy a légi jármű személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légi járművet üzemeltetik, nem felelnek meg, vagy nem szigorúbbak a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimumkövetelményeknek.

- 8) Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett légi járműhöz való hozzáférést a jelen Cikk (6) bekezdése értelmében történő földi ellenőrzés elvégzése céljára megtagadja az adott légitársaság képviselője, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen Cikk (7) bekezdése szerint súlyos aggályok merültek fel és levonhatja az azon bekezdésben hivatkozott következtetéseket.
- 9) A Szerződő Felek fenntartják a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársasági működési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél, akár a földi ellenőrzés, sorozatos földi ellenőrzések, földi ellenőrzés megtagadása, konzultáció vagy egyéb eredményeképpen arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemelése érdekében.
- 10) A jelen Cikk (5) vagy (9) bekezdése értelmében a Szerződő Feleknek minden intézkedést meg kell szüntetni, amint az azon intézkedés indoka megszűnik.
- 11) Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam gyakorolja és hajtja végre, a jelen Cikk értelmében a másik Szerződő Fél jogait egyformán alkalmazni kell a biztonsági előírásoknak azon európai uniós tagállam által történő elfogadására, gyakorlására vagy fenntartására, valamint azon légitársaság működési engedélyére vonatkozóan.

11. Cikk

A nemzeti jogszabályok alkalmazása

- 1) Az egyik Szerződő Fél nemzeti jogszabályait, amelyek a nemzetközi légi szolgáltatásokat nyújtó légi járműveknek a területére való belépését és elhagyását, vagy e légi járművek üzemeltetését és navigációját szabályozzák, a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságra vagy légitársaságokra vonatkozóan alkalmazni kell, amíg annak területén tartózkodik.
- 2) Az egyik Szerződő Fél nemzeti jogszabályait, amelyek az utasok, a személyzet, az áru vagy a posta területére való behozatalát, tartózkodását és elhagyását szabályozzák, valamint az olyan a belépésre, kilépésre, kivándorlásra, bevándorlásra,

vámeljáráásokra, valutára, egészségügyre, karanténra vonatkozó előírásokat a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság vagy légitársaságok által szállított utasokra, személyzetre, árura és a postára alkalmazni kell, amíg az adott területen tartózkodnak.

- 3) Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját vagy bármely, a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságokon kívüli légitársaságot a jelen Cikk által meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

12. Cikk

Statisztikára vonatkozó rendelkezések

Valamely Szerződő Fél légügyi hatóságainak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságainak kérésére rendelkezésre kell bocsátania olyan időszakos vagy más statisztikai kivonatokat, amelyek ésszerűen elvárhatóak annak érdekében, hogy felülvizsgálják a jelen bekezdésben elsőként hivatkozott Szerződő Fél által kijelölt légitársaság által a menetrend szerinti üzemelés során biztosított kapacitást. Az ilyen kivonatoknak tartalmaznia kell minden olyan információt, ami szükséges ahhoz, hogy meghatározzák az említett légitársaságok menetrend szerinti üzemelés során lebonyolított forgalmát, valamint e forgalom kiindulási és érkezési pontjait.

13. Cikk

Pénzeszközök átutalása

- 1) A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságoknak meg kell adni a jogot arra, hogy szabadon átutalhassák az eladás területén megszerzett, a kiadásokat meghaladó többletbevételt.
- 2) Az ilyen átutalásoknak konvertibilis pénznemben kell történnie a hivatalos devizaárfolyamokon és a szokásos banki díjak és illetékek kivételével nem vethetők alá semmilyen adónak, korlátozásnak, terhelésnek vagy késleltetésnek. Abban az esetben, ha nincs hivatalos árfolyam, a pénzeszközök átutalását a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.
- 3) Az ilyen átutalások nem terhelhetők díjakkal, kivéve a bankok által ilyen esetekben szedett általános átutalási díjakat.

14. Cikk

A légitársasági képviselő és értékesítés

- 1) Az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság vagy légitársaságok számára a másik Szerződő Fél belépésre, ott való tartózkodásra és munkavállalásra vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban meg kell adni a jogot arra, hogy a másik Szerződő Fél területére behozza és fenntartsa a saját ügynökeit valamint az igazgatási-, technikai-, műveleti- és egyéb szakszemélyzetet, akik szükségesek a menetrend szerinti légi járatok üzemeltetéséhez.
- 2) Mindkét Szerződő Fél megadja a jogot a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak, hogy a területén menetrend szerinti légi szolgáltatások értékesítése során a saját szállítási dokumentumait használja, akár közvetlenül akár ügynökein

keresztül, annak a Szerződő Félnek a nemzeti fizetőeszközében, ahol az eladás történik, valamint bármilyen szabadon átváltható valutában akkor, ha ez nem tiltott a másik Szerződő Fél területén hatályos nemzeti jogszabályai szerint. Mindkét Szerződő Fél tartózkodik attól, hogy a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság, vagy az értékesítésben részt vevő személyek jogait korlátozza az légi szolgáltatás értékesítése során.

15. Cikk

Használati díjak

- 1) Egyik Szerződő Fél sem vethet ki vagy engedélyezhet olyan használati díjakat a másik Szerződő Fél légitársaságaira, amely magasabb, mint amit más légitársaságokra vetnek ki hasonló nemzetközi menetrend szerinti járatok üzemeltetéséért.
- 2) A Szerződő Felek ösztönzik a díjszabásért felelős, általuk biztosított szolgáltatások és berendezések biztosításáért felelőst illetékes hatóságok, valamint az ezeket használó légitársaságok közötti, használati díjakkal kapcsolatos konzultációkat, vagy ahol kézenfekvőbb, a légitársasági képviselői szervezeteken keresztül. Ésszerű határidőn belül értesíteni kell a felhasználókat a használati díjak módosítására irányuló minden javaslatról, hogy lehetőségük legyen véleményük kifejezésére, mielőtt a módosítások megtörténnek. Továbbá mindkét Szerződő Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes hatóságok és azok felhasználói között a használati díjakra vonatkozó információk cseréjét.

16. Cikk

Menetrendek jóváhagyása

- 1) Az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak, vagy légitársaságoknak legalább 45 (negyvenöt) nappal az üzemelés megkezdése előtt be kell nyújtania/nyújtaniuk a menetrendjüket (mind a nyári, mind a téli időszakra) a másik Szerződő Fél légügyi hatóságaihoz jóváhagyásra. A menetrendnek tartalmaznia kell különösen a részletes menetrendet, a frekvenciákat valamint a használni kívánt légi jármű típusát. A légügyi hatóságoknak a kérelem benyújtásától számított 20 (húsz) napon belül meg kell hozniuk döntésüket a légitársaság jóváhagyásra benyújtott kérelméről.
- 2) A menetrendet érintő minden módosítást, csak úgy, mint a többlet járat üzemeltetésének engedélyezése iránti kérelmet az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak vagy légitársaságoknak kell benyújtani jóváhagyásra a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Az ilyen módosítást és többlet járatot érintő kérelmeket a légügyi hatóságoknak azonnal kezelniük kell.

17. Cikk

Konzultáció

Bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt jelen Megállapodás végrehajtásáról, értelmezéséről, alkalmazásáról vagy módosításáról. Az ilyen konzultációkat a légügyi hatóságok között az írásbeli kérelem másik Szerződő Fél általi kézhezvételétől számított 60 (hatvan) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha a Szerződő Felek másként állapodtak meg.

18. Cikk

Módosítás

- 1) Jelen Megállapodás vagy Függelékének bármely rendelkezése bármely Szerződő Fél kívánságára jelen Megállapodás 17. Cikke szerinti konzultációt követően módosítható.
- 2) A jelen Megállapodás a Szerződő Felek közös egyetértésével módosítható és kiegészíthető. Az ilyen módosításokat és kiegészítéseket különálló jegyzőkönyvekben kell megtenni, amik a jelen Megállapodás részét képezik és a jelen Megállapodás 24. Cikkének rendelkezései szerint lépnek hatályba.

19. Cikk

Viták rendezése

- 1) Ha Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezéséből vagy alkalmazásából vita adódik, 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; ha nincs ilyen megegyezés, bármelyik Szerződő Fél kérésére egy háromtagú választott bíróból álló bíróság elé terjesztik a kérelmet, amelyből egy-egy főt a Szerződő Feleknek kell jelölniük, míg a harmadik főt az előbbi kettő jelölt együttesen jelöli. Mindkét Szerződő Fél köteles kinevezni egy választott bírót a másik Szerződő Fél által diplomáciai útvonalon megküldött ilyen bíróság általi vitarendezést tartalmazó kérelem kézhez vételétől számított 60 (hatvan) napon belül, míg a harmadik bírót újabb 60 (hatvan) napon belül kell kijelölni.

Amennyiben valamelyik Szerződő Fél nem jelöl bírót a fenti határidőn belül, úgy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának Elnöke nevez ki bármely Szerződő Fél kérésére bírót vagy bírókat, ahogyan azt adott eset megkívánja. Minden esetben a harmadik bírónak egy harmadik ország állampolgárának kell lennie, és ő tölti be a választott bíróság elnöki pozícióját. A választott bíróság a szavazatok többségével hoz döntést. A választott bíróság határozza meg saját eljárásrendjét.

- 3) Jelen Cikk (2) bekezdése alapján meghozott döntést a vitában érintett Szerződő Felek magukra nézve elfogadják. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél nem tartja be a döntést, úgy az alapot szolgáltat a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 5. Cikkének alkalmazására.
- 4) Mindkét Szerződő Fél maga viseli saját bírója költségeit és díjazását; a harmadik bíró illetménye és a hozzá kapcsolódó egyéb költségek valamint a bíróság tevékenységének költségei a Szerződő Felek közt egyenlő arányban kerülnek elosztásra.

20. Cikk

Nyilvántartásba vétel az ICAO-nál

A jelen Megállapodást vagy annak bármilyen módosítását a hatályba lépésével együtt nyilvántartásba kell vetetni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel.

21. Cikk

Címek

A jelen Megállapodás minden cikkének elején feltüntetett címek csupán hivatkozásként és megfelelési okokból szerepelnek, és semmi esetre sem határozzák meg vagy korlátozzák a jelen Megállapodással elérni kívánt szándékokat.

22. Cikk

Többoldalú Egyezmények

Amennyiben egy általános többoldalú légi közlekedési egyezmény lép hatályba mindkét Szerződő Félre nézve kötelező érvénnyel, úgy az ilyen egyezmény rendelkezései az irányadóak. A jelen Megállapodás 17. Cikke szerint történhetnek konzultációk arról, hogy meghatározzák, meddig terjed az említett többoldalú egyezmény rendelkezéseinek hatálya a jelen Megállapodás tekintetében.

23. Cikk

Felmondás

Bármely Szerződő Fél bármikor tájékoztathatja írásban a másik Szerződő Felet arról, hogy a Szerződés felmondása mellett döntött. Ezt a tájékoztatást egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is el kell juttatni. A jelen Megállapodás felmondásra kerül a tájékoztatás másik Szerződő Félhez történő megérkezésétől számított 12 hónap letelte után éjfélkor (azon Szerződő Fél helyi ideje szerint, amelyik kézhez vette a tájékoztatást), kivéve, ha a tájékoztatás az említett időszakon belül visszavonásra kerül. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha azt az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvétel után 14 (tizennégy) nappal kapta volna meg.

24. Cikk

Hatályba lépés

A jelen Megállapodás a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, későbbi írásbeli értesítés kézhezvételének napján lép hatályba, amelyben megerősítik, hogy a Megállapodás hatályba léptetéséhez szükséges belső eljárások lezárultak.

Készült két példányban, Budapesten, 2014. november 11. napján magyar, azeri és angol nyelven, mindegyik szöveg egyaránt hiteles. A jelen Megállapodás vagy annak Függléke eltérő értelmezése esetén az angol szöveg az irányadó.

Magyarország
Kormánya
nevében

az Azerbajdzsáni Köztársaság
Kormánya
nevében

FÜGGELÉK
ÚTVONALAK

1. Magyarország kijelölt légitársasága által üzemeltethető útvonalak:

| Magyarországon lévő pontok | Közbenső pontok | az Azerbajdzsáni Köztársaságban lévő pontok | Túli pontok |
|-----------------------------------|------------------------|--|--------------------|
| bármely pont | bármely pont | bármely pont | bármely pont |

2. Az Azerbajdzsáni Köztársaság kijelölt légitársasága által üzemeltethető útvonalak:

| az Azerbajdzsáni Köztársaságban lévő pontok | Közbenső pontok | Magyarországon lévő pontok | Túli pontok |
|--|------------------------|-----------------------------------|--------------------|
| bármely pont | bármely pont | bármely pont | bármely pont |

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) A közbenső pontok kihagyhatóak bármelyik légi járat során, azzal a feltétellel, hogy a szolgáltatás a Szerződő Felek területén belül kezdődik vagy ér véget.
- 2) A másik Szerződő Fél területére való szállítás céljából nem vehető fel forgalom közbenső ponton vagy túli pontokon, és fordítva is, kivéve, ha erről a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről időre megegyeznek. Ez a korlátozás érvényes az útmegszakítással történő közlekedés minden formájára is.”

4. §

- (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) A 2. § és a 3. § a Megállapodás 24. Cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.
- (3) A Megállapodás, illetve 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.

INDOKOLÁS

Általános indokolás

A törvényjavaslat célja a Magyarország Kormánya és az Azerbajdzsáni Köztársaság Kormánya közötti Légitözlekedési Megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) kihirdetése.

Az elmúlt évtizedekben a két ország között nem működött közvetlen légi járat, így a kétoldalú légitözlekedési kapcsolatok új egyezményes háttérének megteremtését szakdiplomáciai szempontok nem sürgették. A kétoldalú gazdasági-kereskedelmi kapcsolatok bővülésével 2012-ben merült fel a közvetlen járatnyitás szándéka. A két fél – bilaterális kormányközi egyezmény hiányában – Légitözlekedési Egyetértési Nyilatkozatban (a továbbiakban: Egyetértési Nyilatkozat) biztosította ideiglenes jelleggel a közvetlen járatnyitás lehetőségét.

Az Egyetértési Nyilatkozat a légitársaságoknak – az azeri fél értékelése szerint – nem nyújtott kellő jogi alapot a két ország közötti kiszámítható, hosszú távú üzemeléshez, így a felek között hangsúlyosabbá vált a kétoldalú légitözlekedési megállapodás megkötésének szükségessége. Az Európai Unió Bizottsága Azerbajdzsánnal 2010 óta tárgyalásban áll az átfogó légitözlekedési megállapodás kidolgozásával kapcsolatban. A Bizottság szigorú egyeztetési kötelezettséggel adta meg jóváhagyását a magyar félnek a magyar-azeri légügyi tárgyalások megkezdéséhez. Ennek megfelelően a magyar-azeri légitözlekedési megállapodás megkötésére csak a Bizottság előzetes jóváhagyásával kerülhetett sor.

A két fél szakértői 2014 szeptemberében Budapesten egyeztették és parafálták a kétoldalú légitözlekedési megállapodás-tervezetet. A Bizottság 2014. október 28-án tájékoztatta a magyar felet a parafált dokumentum aláírhatóságáról.

A Megállapodás részletesen rögzíti a járatnyitás feltételeit, az ehhez szükséges engedélyek beszerzését, valamint azok visszavonásának lehetőségét. A dokumentum meghatározza a menetrendszerinti üzemelés alapelveit, a vámok és adók alóli mentesség eseteit, a légitözlekedés biztonságát és védelmét célzó követelményeket. A Megállapodás tartalmazza a légitársasági képviselőnyitás előírásait, a használati díjak alkalmazásának szabályait, illetve tartalmazza a szükséges záró rendelkezéseket.

A Megállapodás aláírására 2014. november 11-én került sor Budapesten.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Megállapodás tartalmát tekintve – a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 4. §-a alapján – törvényhozási tárgykört érintő szabályokat tartalmaz, ezért a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: 2005. évi L. törvény) 7. § (1) bekezdés *a*) pontjában foglaltakra tekintettel a Megállapodás kötelező hatályának elismerésére az Országgyűlés adhat felhatalmazást.

A 2. §-hoz

A Megállapodás szövegének végleges megállapítását követően a 2005. évi L. törvény 9. §-a értelmében a Megállapodást törvényben kell kihirdetni.

A 3. §-hoz

A Megállapodás a légitözlekedés területén való kétoldalú együttműködés kialakítása és elmélyítése érdekében jött létre.

A Megállapodás 1. Cikke a fogalom meghatározásokat, 2. Cikke a Chicagói Egyezmény alkalmazhatóságát, 3. Cikke az egymás számára nyújtandó forgalmi jogokat tartalmazza.

A Megállapodás 4. és 5. Cikke szabályozza a légitársaságok kijelölését és engedélyezését, valamint ezen engedélyek visszavonásának és felfüggesztésének eseteit.

A Megállapodás 6. és 7. Cikke rögzíti a menetrend szerinti járatok üzemelésének és a viteldíjak kialakításának alapelveit. A Megállapodás 8. Cikke rendelkezik a vámok és adók alóli mentesség eseteiről.

A Megállapodás 9. és 10. Cikke részletesen rögzíti a légitözlekedés védelmének, illetve biztonságának elvárt követelményeit.

A Megállapodás 11. és 12. Cikke rögzíti a nemzeti jogszabályok alkalmazásának, illetve a statisztikai adatok egymás rendelkezésre bocsátásának előírásait. A 13. és 14. Cikk tartalmazza a légitársasági képviseletnyitást, illetve a pénzeszközök átutalásának feltételeit.

A Megállapodás 15. Cikke rendelkezik a használati díjak megállapításáról, a 16. Cikk a menetrendek jóváhagyásáról. A Megállapodás 17. Cikke tartalmazza a konzultáció folytatásának lehetőségét.

A Megállapodás 18. és 19. Cikke szabályozza a Megállapodás módosításának lehetőségeit, illetve a viták rendezésének módját.

A Megállapodás 20. Cikke kötelezettséget ír elő a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetenél történő nyilvántartásba vételről.

A Megállapodás 21. Cikke rendelkezik a jelen Megállapodás egyes cikkeinek címeiről.

A Megállapodás 22. Cikke rögzíti a Megállapodás alkalmazását más többoldalú egyezményel összhangban.

A Megállapodás 23. és 24. Cikke záró rendelkezésként rendelkezik többek között a Megállapodás hatálybalépésének, illetve felmondásának feltételeiről.

A Függelék tartalmazza a két fél kijelölt légitársaságai által repülhető útvonalakat.

A 4. §-hoz

A Megállapodás a 24. Cikkének értelmében azon későbbi írásbeli értesítés kézhezvételének napján lép hatályba, amelyben a Szerződő Felek diplomáciai úton értesítették egymást a Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső eljárások teljesítéséről.

A fentiek naptári napját – a 2005. évi L. törvény 10. § (4) bekezdésének megfelelően – annak ismertté válását követően a külpolitikáért felelős miniszter a Magyar Közlönyben közzétett közleményével állapítja meg.

A törvény végrehajtásáról a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.