

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

Átiktatva: T/387.

~~T/18782. számú~~

törvényjavaslat

**a Magyarország Kormánya és a Szingapúri Köztársaság Kormánya közötti
légi közlekedési megállapodás kötelező hatályának elismerésére adott felhatalmazásról és
kihirdetéséről**

Előadó: Dr. Seszták Miklós

nemzeti fejlesztési miniszter

Budapest, 2017. december

2017. évi ... törvény

**a Magyarország Kormánya és a Szingapúri Köztársaság Kormánya közötti
légiközlekedési megállapodás kötelező hatályának elismerésére adott felhatalmazásról és
kihirdetéséről**

1. §

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

2. §

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. §

A Megállapodás hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

“AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF HUNGARY

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Singapore (hereinafter referred to individually as "Hungary" and "Singapore" respectively and collectively as the "Contracting Parties");

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

Noting the agreement between the European Community and Singapore on certain aspects of air services signed on 9 June 2006;

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

Desiring to promote technical cooperation between their aeronautical authorities with a view to maintaining and developing the safety and security in international air services; and

Desiring to conclude a new Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(b) the term "aeronautical authority" means, in the case of Hungary the Director General of Civil Aviation, and in the case of Singapore, the Minister for Transport and/or the Civil Aviation Authority of Singapore, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(d) the term "Air Operator Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(e) 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 Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 insofar as these Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(f) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(g) 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;

(h) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(i) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(j) 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;

(k) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;

(l) the term “specified routes” means the routes specified in the Annex to this Agreement;

(m) the term “European Union Member State” means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Union;

(n) references in this Agreement to “nationals of Hungary” shall, with the exception of Article 14, be understood as referring to nationals of European Union Member States;

(o) references in this Agreement to “airlines of Hungary” shall be understood as referring to airlines designated by Hungary; and

(p) references in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the specified routes.

(2) The airlines designated by each Contracting Party, shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right, in accordance with the terms of their designations, to make stops at points specified in the route schedule in paragraph 1 for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, coming from or destined for points on the specified routes; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

(3) While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- (d) omit stops at any point or points;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation, on an open route schedule, with any aircraft type, and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

(4) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2), subparagraphs (a) and (b) of this Article.

(5) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail, separately or in combination, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, that is, cabotage rights.

ARTICLE 3

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

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

(i) it is established in the territory of Hungary under the Treaty establishing the European Union and has a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid operating licence; and

(b) in the case of an airline designated by Singapore:

(i) Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) it has its principal place of business in Singapore; and

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application(s).

(3) Once an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation 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 Treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Union Law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the operating licence; or

(iv) it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between Singapore and that other European Union Member State; or

(v) the airline designated holds an Air Operator Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between Singapore and that European Union Member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airline(s) of Singapore;

(b) where, in the case of an airline designated by Singapore:

(i) Singapore is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(ii) it does not have its principal place of business in Singapore.

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

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

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 11 and 12 of this Agreement.

(2) In exercising its right under paragraph 1 of this Article, Singapore shall not discriminate between airlines of European Union Member States on the grounds of nationality.

(3) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party, in conformity with Article 21 of this Agreement.

ARTICLE 5

Capacity

(1) Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6

Timetables

The designated 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 introduction of services on the specified routes the flight timetables of the intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.

(2) Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline(s) of both parties which:

(a) are excessive due to the abuse of market power; or

(b) whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

(3) Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party.

ARTICLE 8

Exemption of Duties and Taxes

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be admitted, on entering into the territory of the other Contracting Party, without payment of the import/export duties, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported, to the fullest extent possible under each Contracting Party's national law and on the basis of reciprocity.

(2) Each Contracting Party shall also exempt from all import/export duties, with exception of charges corresponding to the services rendered:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts and normal board equipment entering into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;

(c) fuel and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board; and

(d) the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.

(3) The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE 9

Application of Laws

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and 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 shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 10

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than simplified control. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to further examination for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 11

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular act in conformity with the aviation security 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, and 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 the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all practicable and necessary aid 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 ICAO and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that its designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of Hungary, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law as applicable, which shall be applied on a non-discriminatory basis. For departure from, or while within, the territory of Singapore, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in Singapore. 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 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 rapidly and safely such incident or threat thereof, to the extent practicable under the circumstances.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first

Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 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.

(7) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

ARTICLE 12

Safety and Ramp Inspection

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the 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 paragraph (1) of Article 4 of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline(s) of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its flight crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline(s), 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 in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline(s) of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 13

Regulatory Control

Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Singapore under Article 12 of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 14

Recognition of Certificates and Licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, the laws and regulations of the European Union, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued or validated, equal to, or above the minimum standards established under the Chicago Convention.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above or landing within its territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 15

Co-operative Marketing Arrangements

(1) When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the airlines of each Contracting Party shall have the right to enter into cooperative marketing agreements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- (c) an airline or airlines of a third country;

provided that all airlines in such arrangements:

- (i) hold the appropriate authority;
- (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- (iii) with respect to any ticket sold, the airline shall clarify to the buyer at the sales point which airline will actually operate each segment of the service and with which airline(s) the buyer is entering into a contractual relation with.

ARTICLE 16

Leasing

- (1) Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 11 and 12 of this Agreement.
- (2) The designated airlines of each Contracting Party may use aircraft with crew leased from any third country company, including other airlines (so called wet leased aircraft), provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

ARTICLE 17

Transfer of Earnings

- (1) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party from the sale of air transportation services and associated activities directly linked to air transportation, in a freely convertible currency. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions, at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
- (2) The term “associated activities directly linked to air transportation” includes activities closely related to the provision of air services, such as bus service between the airport and hotel and, where permitted, the provision of ground handling services to other airlines.

ARTICLE 18

Commercial Activities

- (1) The designated 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 the other Contracting Party their own

managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) Subject to appropriate commercial registration in accordance with respective laws and regulation in force in the territory of one Contracting Party, the designated airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell and market international air services and related products in the territory of first Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line. The term "on-line office" describes a situation where an office is located in a city served by a designated airline directly, while an "off-line office" means an office located in a city not directly served by a designated airline.

(3) Each airline shall have the right to sell transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

ARTICLE 19

User Charges

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

(2) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between their competent charging authorities or charging bodies and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative 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 of its State and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 20

Intermodal Transport

Without prejudice to the provisions of Article 2, paragraph (5), any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted, without

restriction, to employ in connection with international air freight services any surface transportation of cargo, holding the appropriate authorization, to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, including transport to and from all airports with custom facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The designated airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 21

Consultations, Exchange of Information and Statistics

(1) 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 thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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

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

ARTICLE 22

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 consultations or through the diplomatic channels.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second arbitrator;

(b) if within the time limits specified in paragraph 2(a) of this Article, any appointment has not been made, either Contracting Party may, in writing, request the President of the Council of the ICAO to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the Vice President shall be requested to make the appointment. If the Vice President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the Member of the Council of the ICAO next in seniority who is not of the same nationality as one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the written request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within sixty (60) days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice President or Member of the Council of the ICAO in implementing the procedures in paragraph (2) (b) of this Article.

ARTICLE 23

Amendment of Agreement

(1) Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) If a multilateral agreement concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, any inconsistency in the obligations of the Contracting Parties under this Agreement and that other agreement shall, as between both Contracting Parties, be resolved in favour of the provision(s) that provide for the designated airlines the greater (i) exercise of rights, (ii) aviation security and (iii) aviation safety, unless otherwise agreed by the Contracting Parties or the context otherwise requires.

ARTICLE 24

Registration

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered upon its entry into force with the ICAO.

ARTICLE 25

Termination

(1) Subject to paragraph (2), this Agreement shall be valid for an unlimited period.

(2) 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 ICAO. This Agreement shall terminate twelve (12) months after 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 fourteen (14) days after receipt of the notice by the ICAO.

ARTICLE 26

Entry into Force

(1) This Agreement and any amendment thereto shall enter into force the thirtieth day after the receipt of the latter notification, through diplomatic channels, indicating the completion of all internal legal procedures of both Contracting Parties.

(2) Upon the entry into force of this Agreement, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of Hungary and the Government of the Republic of Singapore, signed on 9 March 1990 in Singapore.

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

Done at Singapore on the 26 of September of 2017, in duplicate, in English.

For the Government of
Hungary

For the Government of
the Republic of Singapore

Schedule I

Routes to be operated by the designated airline(s) of Hungary:

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Destination	Beyond Points
Any Points in Hungary	Any Points	Singapore	Any Points

Schedule II

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Singapore:

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Destination	Beyond Points
Singapore	Any Points	Any Points in Hungary	Any Points

NOTES:

(1) Any of the points on the specified routes in Schedule I and II may at the option of the designated airline(s) 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(s).

(2) The designated airline(s) of either Contracting Party shall have the right to terminate its air services in the territory of the other Contracting Party.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

ÉS

A SZINGAPÚRI KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

KÖZÖTT

Magyarország Kormánya, valamint a Szingapúri Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: egyenként „Magyarország” és Szingapúr”, együttesen pedig „Szerződő Felek”);

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

Figyelembe véve az Európai Közösség és Szingapúr között a légi járatok egyes vonatkozásairól szóló, 2006. június 9-én aláírt megállapodást;

Kívánatosnak tartva a repülésbiztonság és légi közlekedés-védelem legmagasabb fokának biztosítását a nemzetközi légi közlekedésben és kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légi közlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát aláásó olyan cselekedetek, illetve azokkal való fenyegetések miatti aggodalmukat, amelyek a légi járművek biztonsága ellen irányulnak,

Kívánatosnak tartva a légügyi hatóságai közötti műszaki együttműködés előmozdítását a repülésbiztonság és a légi közlekedés-védelem nemzetközi légi közlekedésben történő fenntartása céljából; és

Azon óhajtól vezérelve, hogy az említett Egyezményt kiegészítő új Megállapodást kössenek a területeik közötti és azokon túli légi járatok létrehozása és működtetése céljából;

az alábbiakban állapodtak meg:

1. CIKK

Fogalommeghatározások

A Megállapodás szempontjából, kivéve, ha a szöveg másként rendelkezik:

- (a) „légiszállítás” kifejezés utasok, poggyász, áru és posta légi járművel történő nyilvános fuvarozását jelenti elkülönülten vagy együttesen, térítés vagy díj ellenében;
- (b) a „légügyi hatóság” kifejezés Magyarország esetében a légügyi főigazgatót, valamint Szingapúr esetében a közlekedési minisztert és/vagy Szingapúr Polgári Légiközlekedési Hatóságát, illetve mindkét esetben bármely olyan személyt vagy testületet jelent, aki/amely jelenleg a fent említett hatóság által gyakorolható tevékenység vagy hasonló tevékenység ellátására jogosult;
- (c) a „Megállapodás” kifejezés a jelen Megállapodást, annak Függelékét és azok bármely módosításait jelenti;
- (d) a „Légi jármű Üzembentartási Engedély” kifejezés a légitársaság részére kiadott dokumentumot jelenti, amely megerősíti, hogy a kérdéses légitársaság rendelkezik az engedélyben meghatározott repülési tevékenységek vonatkozásában a légi jármű biztonságos üzemben tartásának biztosításához szükséges szakmai képességgel és szervezettséggel;
- (e) a „Chicagói Egyezmény” kifejezés a Chicagóban, 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményt jelenti, beleértve az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott valamennyi Függelékét, valamint az Egyezmény 90. és 94. cikke alapján az Egyezmény vagy a Függelékek bármely módosítását, amennyiben ezek a Függelékek és módosítások mindkét Szerződő Fél számára hatályba léptek;
- (f) a „kijelölt légitársaság” olyan légitársaságot jelent, amelyet a jelen Megállapodás 3. cikke alapján kijelöltek és engedélyeztek;
- (g) a „viteldíj” kifejezés az utasok, a poggyász vagy az áru szállításáért a kijelölt légitársaságok által felszámított díjakat, valamint az ilyen díjak alkalmazásának feltételeit jelenti, azonban a posta szállításáért fizetendő térítés vagy feltételek nélkül;

- (h) a „terület” kifejezés egy állam vonatkozásában a Chicagói Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír;
- (i) a „használati díjak” kifejezés az illetékes hatóság által a légitársaságoktól szedett, vagy általa engedélyezetten, a repülőtér eszközeinek és berendezéseinek, vagy a léginavigációs berendezéseknek vagy a repülésbiztonsági berendezéseknek vagy szolgáltatásoknak a használatáért szedett díjat jelenti, beleértve a légi jármű, annak személyzete, az utasok és áruk vonatkozásában a kapcsolatos szolgáltatásokat és berendezéseket is;
- (j) a „légi járat”, „nemzetközi légi járat”, „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás” kifejezések a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- (k) az „ICAO” a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet jelenti;
- (l) a „meghatározott útvonalak” kifejezés a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakat jelenti;
- (m) az „Európai Unió tagállama” kifejezés azt az államot jelenti, amely jelenleg vagy a jövőben az Európai Unió létrehozásáról szóló szerződés szerződő fele;
- (n) a jelen Megállapodásban „Magyarország állampolgárai”-ra vonatkozó hivatkozások, a 14. cikk kivételével, úgy értelmezendők, mint az Európai Unió tagállamainak állampolgáira történő hivatkozás;
- (o) a jelen Megállapodásban „Magyarország légitársaságai”-ra vonatkozó hivatkozások úgy értelmezendők, mint Magyarország által kijelölt légitársaságokra történő hivatkozás; és
- (p) a jelen Megállapodásban az „EU Szerződések”-re vonatkozó hivatkozások úgy értelmezendők, mint az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló Szerződésre történő hivatkozás.

2. CIKK

Forgalmi jogok nyújtása

- (1) Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat a menetrend szerinti nemzetközi légi járatok meghatározott útvonalakon történő üzemeltetésére.

(2) Az egyes Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok – a megállapodás szerinti légijárat meghatározott útvonalon történő üzemeltetése során – az alábbi jogokat élvezik:

- (a) a másik Szerződő Fél területének leszállás nélküli átrepülésének joga;
- (b) nem kereskedelmi célból történő leszállások joga a másik Szerződő Fél területén;
- (c) rendeltetésüknek megfelelően az (1) bekezdésben foglalt útvonalakban meghatározott pontokon történő leszállások joga a meghatározott útvonalakon lévő pontokról érkező vagy oda induló utasok, poggyász, áru és posta elkülönülten vagy együttesen történő felvétele és leadása céljából; és
- (d) a jelen Megállapodásban másként meghatározott jogok.

(3) Egy megállapodás szerinti légijárat meghatározott útvonalon történő üzemeltetése során az egyes Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok a fentiekben meghatározott jogokon kívül, valamelyik vagy mindegyik járaton és az egyes légitársaságok választása alapján

- (a) bármelyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek járatokat;
- (b) különböző járatszámokat egy légijármű üzemeltetése keretein belül egyesíthetnek;
- (c) közbenső vagy túli pontokat, illetve a Szerződő Felek területein lévő pontokat szolgálhatnak ki az útvonalakon, bármilyen kombinációban és bármilyen sorrendben;
- (d) bármelyik pontot vagy pontokat kihagyhatnak;
- (e) az útvonalakon lévő bármelyik pontban áttehetik a forgalmat bármelyik légijárművükről bármelyik másik légijárművükre; és
- (f) a területükön bármelyik ponton túli pontot kiszolgálhatnak a légijármű vagy a járatszám megváltoztatásával vagy megváltoztatása nélkül, és ezeket a szolgáltatásokat közvetlenül az utazóközönség számára kínálhatják és reklámozhatják;

útirány vagy földrajzi korlátozás nélkül, nyitott útvonalakon, bármilyen légijármű-típussal, és a jelen Megállapodásban másként engedélyezhető forgalom lebonyolítására vonatkozó bármilyen jog elvesztése nélkül; azzal a feltétellel, hogy ezek a járatok a légitársaságo(ka)t kijelölő Szerződő Fél területéről indulnak.

(4) Az egyes Szerződő Felek a jelen Megállapodás 3. cikkében kijelöltektől eltérő légitársaságai ugyanúgy élvezik a jelen cikk 2. bekezdésének (a) és (b) albekezdéseiben meghatározott jogokat.

(5) A jelen cikk egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának jogot adna arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt, árut és postai küldeményeket vegyen fel elkülönülten vagy együttesen az adott másik Szerződő Fél területén lévő más pontra, térítés vagy díj ellenében történő szállítás céljából, azaz kabotázsjogot.

3. CIKK

Kijelölés és engedélyezés

(1) Mindegyik Szerződő Félnek joga van egy vagy több légitársaságot kijelölni a megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetésére minden egyes meghatározott útvonalon, valamint ezen kijelöléseket visszavonni vagy megváltoztatni. Az ilyen kijelöléseket írásban kell megtenni, és diplomáciai csatornákon keresztül kell azokat a másik Szerződő Félhez továbbítani.

(2) Ilyen kijelölés és a kijelölt légitársaság(ok) részéről az üzemeltetési engedélyekre és a műszaki engedélyekre vonatkozóan előírt formában és módon benyújtott kérelmek kézhezvétele esetén mindegyik Szerződő Fél a lehető legkisebb eljárási késedelem mellett kiadja a megfelelő felhatalmazásokat és engedélyeket, feltéve, hogy:

(a) a Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

(i) Magyarország területén jegyezték be az Európai Uniót létrehozó Szerződés értelmében, valamint az Európai Unió egy tagállama által kibocsátott, az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes Működési Engedéllyel rendelkezik; és

(ii) az Európai Unió a Légijármű Üzembentartási Engedély kiállításáért felelős tagállama tényleges szabályozói felügyeletet gyakorol és tart fenn a légitársaság felett, valamint az illetékes légügyi hatóságot a kijelölésben egyértelműen meghatározták; és

(iii) a légitársaság központi ügyvezetésének a helye az Európai Unió azon tagállamának a területén van, amelytől a légitársaság az érvényes működési engedélyt kapta; és

(b) a Szingapúr által kijelölt légitársaság esetén:

(i) Szingapúr tényleges szabályozói felügyeletet gyakorol a légitársaság felett; és

(ii) a légitársaság központi ügyvezetésének a helye Szingapúrban van; és

(c) a kijelölt légitársaság megfelel a kérelmet vagy kérelmeket elbíráló Szerződő Fél által a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére általában és ésszerűen alkalmazott törvényekben és rendelkezésekben előírt feltételeknek.

(3) A légitársaság kijelölését és engedélyezését követően a légitársaság megkezdheti a megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetését, feltéve, hogy a légitársaság betartja a jelen Megállapodás minden alkalmazandó rendelkezését.

4. CIKK

Az üzemeltetési engedélyek visszavonása vagy felfüggesztése

(1) Mindegyik Szerződő Fél elutasíthatja, visszavonhatja, felfüggesztheti vagy korlátozhatja a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság üzemeltetési engedélyét vagy műszaki engedélyét, amennyiben:

(a) a Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

(i) a légitársaságot nem Magyarország területén jegyezték be az Európai Uniót létrehozó Szerződés értelmében, vagy nem rendelkezik az Európai Unió egy tagállama által kibocsátott, az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes Működési Engedéllyel; vagy

(ii) az Európai Uniónak a Légijármű Üzembentartási Engedély kiállításáért felelős tagállama nem gyakorol vagy nem tart fenn tényleges szabályozói felügyeletet a légitársaság felett, vagy az illetékes légügyi hatóságot nem határozták meg egyértelműen a kijelölésben; vagy

(iii) a légitársaság központi ügyvezetésének a helye nem az Európai Unió azon tagállamának a területén van, amelytől a légitársaság az érvényes működési engedélyt kapta; vagy

(iv) kimutatható, hogy a jelen Megállapodás szerinti forgalmi jogoknak azon az útvonalon történő gyakorlásával, amely az Európai Unió egy másik

tagállamában lévő pontot foglal magába, beleértve az olyan légijárat üzemeltetését is, amelyet közvetlen légijáratként értékesítenek, vagy amely más módon közvetlen légijáratnak minősül, a légitársaság ténylegesen megkerülné a Szingapúr és az Európai Unió adott másik tagállama közötti megállapodás által biztosított forgalmi jogokra vonatkozó korlátozásokat; vagy

(v) a kijelölt légitársaság az Európai Unió egyik tagállama által kibocsátott Üzembentartási Engedéllyel rendelkezik, Szingapúr és az Európai Unió adott tagállama között nincs kétoldalú légiközlekedési megállapodás, és kimutatható, hogy a javasolt üzemeltetéshez szükséges forgalmi jogok nem állnak kölcsönösen Szingapúr kijelölt légitársasága(i) rendelkezésére;

(b) a Szingapúr által kijelölt légitársaság esetén:

(i) Szingapúr nem gyakorol tényleges szabályozói felügyeletet a légitársaság felett; vagy

(ii) a légitársaság központi ügyvezetésének a helye nem Szingapúrban van;

(c) amennyiben az adott légitársaság nem tartja be az említett jogokat biztosító Szerződő Fél által általában és ésszerűen alkalmazott törvényeket és rendelkezéseket; vagy

(d) ha a légitársaság más módon, nem a jelen Megállapodásban előírt feltételekkel összhangban üzemel; vagy

(e) ha a másik Szerződő Fél elmulasztja betartani vagy alkalmazni a repülésbiztonsági és a légiközlekedés-védelmi előírásokat a jelen Megállapodás 11. és 12. cikkével összhangban.

(2) A jelen cikk 1. bekezdésében foglalt jogának gyakorlása során Szingapúr nem különbözteti meg az Európai Unió tagállamainak légitársaságait állampolgársági alapon.

(3) Hacsak a törvények és rendelkezések további be nem tartásának megakadályozása céljából a jelen cikk 1. bekezdése szerinti azonnali visszavonás vagy felfüggesztés, illetve feltételek előírása nem szükséges, ezen jogok csak a másik Szerződő Féllel – a jelen Megállapodás 21. cikkével összhangban – folytatott konzultáció után gyakorolhatók.

5. CIKK

Kapacitás

(1) Mindegyik Szerződő Fél tisztességes és egyenlő lehetőségeket biztosít mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára a versenyben, a jelen Megállapodásban foglalt nemzetközi légiszállítás területén.

(2) Mindegyik Szerződő Fél lehetővé teszi mindegyik kijelölt légitársaság számára az általa kínált nemzetközi légiszállítás gyakoriságának és kapacitásának meghatározását. Ezzel a joggal összhangban egyik Szerződő Fél sem korlátozza egyoldalúan a forgalom volumenét, a légijárat gyakoriságát vagy rendszerességét, vagy a másik Szerződő Fél által üzemeltetett légijárművek típusát vagy típusait, kivéve, ha az vámeljárási, műszaki, üzemeltetési vagy környezetvédelmi okból válik szükségessé az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján.

(3) Egyik Szerződő Fél sem vethet ki a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira első elutasítási követelményt, forgalommegosztást, haszonelmaradási díjat, vagy bármilyen más olyan kapacításra, a járat gyakoriságára vagy a forgalomra vonatkozó követelményt, amely összeegyeztethetetlen a jelen Megállapodás céljaival.

6. CIKK

Menetrendek

A légijáratok meghatározott útvonalakon történő bevezetése előtt legalább harminc (30) nappal mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak jóváhagyásra be kell nyújtaniuk a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához a tervezett légijáratok menetrendjeit, megjelölve azok gyakoriságát, a légijármű típusát és az érvényességi időszakot. Ez a követelmény a menetrendek bármelyik módosítására is vonatkozik. Különleges esetekben a fent nevezett hatóságok jóváhagyásának függvényében ez a határidő csökkenthető.

7. CIKK

Viteldíjak

(1) Mindegyik Szerződő Fél lehetővé teszi, hogy az egyes kijelölt légitársaságok a légiközlekedési szolgáltatás nyújtására vonatkozó viteldíjakat a piacon érvényes kereskedelmi szempontok alapján állapítsák meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaitól a más légitársaságokkal való konzultációt az általuk a jelen Megállapodás szerint nyújtott légiközlekedési szolgáltatásra felszámított vagy felszámítani tervezett viteldíjak tekintetében.

(2) Egyik Szerződő Fél sem engedheti meg, hogy a két fél légitársasága(i) olyan viteldíjakat számítsanak fel vagy felszámítani tervezzenek, amelyek:

(a) a piaci előnnyel történő visszaélés miatt túlzott mértékűek; vagy

(b) amelyek alkalmazása olyan versenyellenes magatartást eredményez, amelynek tényleges, valószínű vagy nyilvánvalóan szándékolt hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása, illetve egy versenytárs kiszorítása az útvonalról.

(3) A légitársaságok által felszámított viteldíjakat egyik Szerződő Félhez sem kell benyújtani, illetve egyik Szerződő Félnek sem kell azokat jóváhagynia.

8. CIKK

Vám- és adómentesség

(1) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által a nemzetközi légijáratokon üzemeltetett légijárműveket, valamint azok szokásos felszereléseit, üzemanyagát és kenőanyagait, a légijárművek készleteit, beleértve az adott légijárművek fedélzetén lévő ételeket, italokat és dohányárut, a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor – mindegyik Szerződő Fél nemzeti jogszabályainak megfelelően és a kölcsönösség alapján a lehető legteljesebb mértékben – behozatali/kiviteli vámok megfizetése nélkül engedik be, feltéve, hogy az említett felszerelések, eszközök és készletek – újbóli kiviteliükig – a légijármű fedélzetén maradnak.

(2) A nyújtott szolgáltatásoknak megfelelő díjak kivételével mindegyik Szerződő Fél mentesíti a behozatali/kiviteli vámok megfizetése alól az alábbiakat:

(a) bármelyik Szerződő Fél területén fedélzetre vett készletek, az említett Szerződő Fél hatóságai által rögzített határértékeken belül, amely készleteket a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által valamelyik nemzetközi légijáraton üzemeltetett légijármű fedélzetén történő felhasználásra szántak;

(b) a nemzetközi légijáratokon üzemeltetett légijárművek karbantartásához vagy javításához valamelyik Szerződő Fél területére belépő tartalék alkatrészek és szokásos fedélzeti felszerelések;

(c) bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára szánt, a nemzetközi légijáratokon üzemeltetett légijárművek ellátására szolgáló üzemanyag és kenőanyagok, még akkor is, ha ezeket a készleteket a Szerződő Fél azon területe fölött megtett út bármelyik részén kívánják felhasználni, amelyen a készleteket a fedélzetre vették; és

(d) bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által használt szükséges okmányok, beleértve a fuvarozási okmányokat, a légi fuvarleveleket és a reklámanyagokat, valamint a repülőtér területén belül kereskedelmi és üzemeltetési célból a kijelölt légitársaságok által esetlegesen felhasználható gépjárművek, anyagok és felszerelések, feltéve, hogy ezek az anyagok és felszerelések az utasok és az áruk szállítására szolgálnak.

(3) A szokásos fedélzeti felszerelések, valamint bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijárművek fedélzetén tartott anyagok és készletek a másik Szerződő Fél területén csak az adott terület vámhatóságainak jóváhagyásával rakhatók ki. Ebben az esetben ezek az anyagok és készletek – újbóli kivitelükig – az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők, vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon távolíthatók el.

(4) A jelen cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai megállapodást kötöttek más légitársaságokkal a jelen cikk 1. és 2. bekezdésében meghatározott felszereléseknek a másik Szerződő Fél területén történő kölcsönzésére vagy átadására, feltéve, hogy a másik légitársaság a másik Szerződő Féltől hasonló mentességeket kapott.

9. CIKK

A törvények alkalmazása

(1) Bármelyik Szerződő Fél azon törvényei és rendelkezései, amelyek a nemzetközi légijáratokba részt vevő légijárművek saját területre történő belépését és onnan történő kilépését, valamint a légijárművek e területen belül történő üzemeltetését és repülését szabályozzák, a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak légijárműveire is alkalmazandók.

(2) Bármelyik Szerződő Fél azon törvényei és rendelkezései, amelyek az utasok, a személyzet és az áru saját területre történő belépésével, ott-tartózkodásával és kilépésével kapcsolatosak, ideértve a postai küldeményeket is, például a bevándorlásra, a vámokra, a valutára, az egészségre és a karanténra vonatkozóan, a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának légijárművein szállított utasokra, személyzetre, árura és postai küldeményekre is alkalmazandók, amíg azok az említett területen belül vannak.

(3) A jelen cikkben meghatározott törvények és rendelkezések alkalmazása során egyik Szerződő Fél sem biztosíthat kedvezményt a saját vagy valamely más légitársaság részére a hasonló nemzetközi légijáratokba bekapcsolódó másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben.

10. CIKK

Közvetlen átmenő forgalom

Bármelyik Szerződő Fél területén közvetlen átmenő forgalomban résztvevő, és a repülőtér erre a célra fenntartott területét el nem hagyó utasok, poggyász és áru legfeljebb egyszerűsített

ellenőrzésnek vethetők alá. Bármelyik Szerződő Fél területén közvetlen átmenő forgalomban résztvevő, és a repülőtér erre a célra fenntartott területét el nem hagyó utasok, poggyász és áru – a légitörvények védelme, a kábítószer-ellenőrzés, a jogellenes belépés megakadályozása céljából vagy különleges körülmények miatt – további vizsgálatnak is alávetettek. A közvetlen átmenő forgalomban résztvevő poggyász és áru mentességet élvez a vámok és más hasonló adók alól.

11. CIKK

A légitörvények védelme

(1) A Szerződő Felek, összhangban a nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel megerősítik azt, hogy a polgári légitörvények biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi. A nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános jellegének korlátozása nélkül a Szerződő Felek különösen az alábbi egyezmények légitörvények-védelmi rendelkezéseivel összhangban lépnek fel: *a légitörvények fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről* szóló, 1963. szeptember 14-én, Tokióban aláírt egyezmény, *a légitörvények jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről* szóló, 1970. december 16-án, Hágában aláírt egyezmény, *a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről* szóló, 1971. szeptember 23-án, Montrealban aláírt egyezmény, illetve *a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről* szóló egyezményt kiegészítő, *a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról* szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt jegyzőkönyv, *a plasztikus robbanóanyagok megjelöléséről és azok felderítéséről* szóló, 1991. március 1-jén, Montrealban aláírt egyezmény, valamint bármilyen más, mindkét Szerződő Félre kötelezően érvényes, a polgári légitörvények-védelmét szabályozó többoldalú megállapodás.

(2) A Szerződő Felek felkérés esetén minden lehetséges és szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légitörvények jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények és más, a légitörvények, azok utasai és személyzete, a repülőterek és léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, valamint bármely más, a polgári légitörvények védelme ellen irányuló fenyegetés megakadályozása érdekében.

(3) A Szerződő Felek – kölcsönös kapcsolataikban – az ICAO által meghatározott, és a Chicagói Egyezmény Függelékeiként megjelölt légitörvények védelmi rendelkezésekkel összhangban cselekednek, amennyiben az ilyen légitörvények védelmi rendelkezések a Szerződő Felekre alkalmazandók. Mindegyik Szerződő Fél megköveteli, hogy a meghatározott útvonalakon a megállapodás szerinti légitörvények üzemeltetésére általa kijelölt légitársaságok és a

saját területén lévő repülőterek üzemen tartói az említett légitársaságok védelmi rendelkezésekkel összhangban cselekedjenek.

(4) Mindegyik Szerződő Fél egyetért azzal, hogy kijelölt légitársaságaitól megköveteli a másik Szerződő Fél által az adott másik Szerződő Fél területére történő belépésre vonatkozóan előírt, a fenti (3) bekezdésben említett légitársaságok védelmi rendelkezések betartását. A Magyarországról történő indulás vagy a Magyarország területén történő tartózkodás során a kijelölt légitársaságoknak – az Európai Unió alkalmazandó jogával összhangban – be kell tartaniuk a légitársaságok védelmi rendelkezéseket, amelyek megkülönböztetéstől mentes módon alkalmazandók. A Szingapúrból történő indulás vagy a Szingapúr területén történő tartózkodás során a kijelölt légitársaságoknak – a Szingapúrban hatályos törvényekkel összhangban – be kell tartaniuk a légitársaságok védelmi rendelkezéseket. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a megfelelő intézkedések saját területén történő hatékony megtételét a légitársaságok védelmére, valamint az utasok, a személyzet, a kézipoggyászok, a poggyászok, az áruk és a légitársaságok készletei beszállást, illetve berakodást megelőzően, illetve annak során történő ellenőrzése érdekében. Mindegyik Szerződő Fél kedvezően fogadja a másik Szerződő Félnek egyes konkrét fenyegetések elhárítását célzó, indokolható, különleges védelmi intézkedések megtételére vonatkozó kéréseit.

(5) A polgári légitársaság jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye fennállása esetén, vagy más, a légitársaság, az utasok és a személyzet, a repülőterek vagy a légitársaságok berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más – az adott körülmények között az ilyen esemény vagy ennek veszélye gyors és biztonságos módon történő megszüntetését célzó – megfelelő intézkedések megtételével.

(6) Amennyiben az egyik Szerződő Fél azon vélekedése, hogy a másik Szerződő Fél nem a jelen cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, megalapozottnak bizonyul, az első Szerződő Fél légügyi hatóságai azonnal konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél légügyi hatóságaitól. Amennyiben a kéréstől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az alapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. cikke 1. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben ez a Szerződő Fél a tizenöt (15) nap lejártá előtt is tehet átmeneti intézkedéseket a jelen Megállapodás 4. cikke 1. bekezdése alapján. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedést haladéktalanul be kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél megfelel a jelen cikk védelmi rendelkezéseinek.

(7) Mindegyik Szerződő Fél bármely időpontban konzultációt kérhet bármely, a hajózó személyzetre, a légitársaságokra vagy az üzemeltetésre vonatkozó védelmi követelmények másik Szerződő Fél által történő alkalmazása tárgyában. Az ilyen konzultációkat a kérést követő harminc (30) napon belül kell megtartani.

12. CIKK

Biztonsági és forgalmi előtéri ellenőrzés

(1) Mindegyik Szerződő Fél bármely időpontban konzultációt kérhet bármely, a légi berendezésekre, a hajózó személyzetre, a légi járművekre vagy az üzemeltetésre vonatkozó biztonsági követelmények másik Szerződő Fél által történő alkalmazása tárgyában. Az ilyen konzultációkat a kérést követő harminc (30) napon belül kell megtartani.

(2) Amennyiben az ilyen konzultációkat követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az említett területek valamelyike esetében nem tart meg és nem alkalmaz hathatósan olyan biztonsági követelményeket és előírásokat, amelyek a Chicagói Egyezmény szerint abban az időben megállapítható minimális követelményekkel legalább azonosak, a másik Szerződő Fél értesíti ezekről és a minimális követelményeknek való megfeleléshez szükségesnek ítélt intézkedésekről, és a másik Szerződő Fél megteszi a megfelelő javító intézkedéseket. Amennyiben a másik Szerződő Fél tizenöt (15) napon vagy más, kölcsönösen megállapított hosszabb határidőn belül nem teszi meg a megfelelő intézkedéseket, az jogalapot biztosít a jelen Megállapodás 4. cikk 1. bekezdésének alkalmazására.

(3) A Chicagói Egyezmény 33. cikkében említett kötelezettségek sérelme nélkül a Felek egyetértének abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága(i) által, vagy nevében bérleti szerződés alapján a másik Szerződő Fél területére vagy területéről üzemeltetett légi járat bármely légi járművét a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak a másik Szerződő Fél területén ellenőrizni a fedélzeten, és a légi jármű környezetében mind a légi jármű, mind a légi jármű személyzete dokumentumai érvényességének, illetve a légi jármű és felszerelése szemrevételezhető állapotának ellenőrzése céljából (jelen cikk alkalmazásában: „forgalmi előtéri ellenőrzés”), feltéve, hogy ez nem vezet indokolatlan késéshez.

(4) Ha bármely ilyen forgalmi előtéri ellenőrzés vagy ellenőrzés-sorozat alapján

(a) súlyos aggály merül fel a tekintetben, hogy egy légi jármű vagy egy légi jármű üzemeltetése nem felel meg a Chicagói Egyezmény szerint akkor meghatározott minimális előírásoknak; vagy

(b) súlyos aggály merül fel a tekintetben, hogy ténylegesen nem alkalmazzák és nem tartják be a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott biztonsági előírásokat;

a forgalmi előtéri ellenőrzést lefolytató Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikkének alkalmazásában levonhatja azt a következtetést, hogy azok a követelmények, amelyek szerint

kiadták vagy érvényesítették a légi jármű vagy annak személyzete számára szóló bizonyítványokat vagy engedélyeket, vagy azok a követelmények, amelyek szerint a légi járművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimum-, vagy a feletti követelményeknek.

(5) Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága(i) által üzemeltetett légi járművön a jelen cikk (3) bekezdésével összhangban lévő forgalmi előtéri ellenőrzés lefolytatásának lehetőségét megtagadja e légitársaság(ok) képviselője, a másik Szerződő Fél ebből arra következtethet, hogy a jelen cikk 4. bekezdésben meghatározott típusú súlyos aggály merül fel, és levonja az adott bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

(6) Mindegyik Szerződő Fél fenntartja magának a jogot ahhoz, hogy haladéktalanul felfüggeszse vagy módosítsa a másik Szerződő Fél légitársaságának vagy légitársaságainak üzemeltetési engedélyét, ha az első Szerződő Fél a forgalmi előtéri ellenőrzés vagy ellenőrzés-sorozat eredményeként, a forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció alapján, vagy egyéb módon megállapítja, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos működése céljából.

(7) Az egyik Szerződő Fél által a jelen cikk (2) vagy (6) bekezdése szerint tett intézkedéseket meg kell szüntetni, ha az intézkedések fogantatásának alapja megszűnt.

13. CIKK

Szabályozói felügyelet

Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelöl ki, amelynek szabályozói felügyeletét az Európai Unió egy másik tagállama látja el és tartja fenn, Szingapúrnak a jelen Megállapodás 12. cikkében hivatkozott jogai ugyanúgy érvényesek a repülésbiztonsági előírásoknak az Európai Unió másik érintett tagállama által történő átvételével, gyakorlásával vagy fenntartásával kapcsolatban, valamint az említett légitársaság üzemeltetési engedélyezésével kapcsolatban.

14. CIKK

Bizonyítványok és engedélyek elismerése

(1) Az egyik Szerződő Fél törvényei és rendelkezései, illetve Magyarország esetében az Európai Unió jogszabályai és rendelkezései alapján kiállított vagy érvényesített, érvényességi idejükön belüli légi alkalmassági bizonyítványokat, személyzet-alkalmassági bizonyítványokat és szakszolgálati engedélyeket a másik Szerződő Fél a megállapodás szerinti légi járatok

üzemeltetése szempontjából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy a bizonyítványokat vagy engedélyeket a Chicagói Egyezmény alapján megállapított legalacsonyabb vagy annál magasabb szintű követelményeknek megfelelően, és azokkal összhangban adták ki, vagy érvényesítették.

(2) Mindazonáltal mindegyik Szerződő Fél fenntartja a jogot, hogy a területe feletti átrepülés vagy a területén történő leszállás szempontjából ne ismerje el a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárainak kiadott személyzet alkalmassági bizonyítványokat és engedélyeket.

15. CIKK

Együttműködési kereskedelmi megállapodások

(1) A megállapodás szerinti légi járatok meghatározott útvonalakon történő üzemeltetése és fenntartása során mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak joga van együttműködési kereskedelmi megállapodásokat, például ülés hely-bérletre („blocked-space”) vagy közös üzemelésre („code-share”) vonatkozó megállapodásokat kötni:

(a) ugyanazon Szerződő Fél bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;

(b) a másik Szerződő Fél bármely légitársaságával vagy légitársaságaival;

és

(c) egy harmadik ország légitársaságával vagy légitársaságaival;

feltéve, hogy ezeknél a megállapodásoknál minden légitársaság:

(i) rendelkezik a megfelelő felhatalmazással;

(ii) megfelel az ilyen megállapodások esetében általában alkalmazott követelményeknek; és

- (iii) minden eladott jegy vonatkozásában a légitársaság az értékesítési ponton tájékoztatja a vásárlót, hogy melyik légitársaság üzemelteti ténylegesen a légijárat minden egyes szakaszát, és a vásárló melyik légitársasággal vagy légitársaságokkal lép szerződéses kapcsolatba.

16. CIKK

Bérlet

(1) Bármelyik Szerződő Fél megakadályozhatja azon bérelt légi járművek jelen Megállapodás szerinti légi járatokon történő igénybe vételét, amelyek nem felelnek meg a jelen Megállapodás 11. és 12. cikkének.

(2) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai igénybe vehetnek bármely harmadik ország vállalkozásától, légitársaságától bérelt személyzettel ellátott légi járműveket (úgynevezett teljes bérlet formájában igénybe vett légi járműveket), feltéve, hogy ennek eredményeképpen a bérbeadó légitársaság nem gyakorol olyan forgalmi jogokat, amelyekkel nem rendelkezik.

17. CIKK

A bevételek átutalása

(1) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak jogában áll, hogy a légiszállítási szolgáltatások értékesítéséből és a légiszállításhoz közvetlenül kapcsolódó tevékenységekből a másik Szerződő Fél területén szerzett, a helyi kiadásokon felül megmaradó többletbevételt átváltsák, és szabadon átváltható valutában saját területükre utalják. Az azonnali átváltás és átutalás korlátozás nélkül engedélyezett, az adott bevételek átváltásra és átutalásra történő bemutatásának időpontjában érvényes, a folyó műveletek esetében alkalmazható átváltási árfolyamon, továbbá a bankok által általában felszámított költségek kivételével az átváltás és az átutalás nem jár semmilyen költséggel.

(2) A „légiszállításhoz közvetlenül kapcsolódó tevékenységek” kifejezés magában foglalja a légiszállítások nyújtásához szorosan kapcsolódó tevékenységeket, például a repülőtér és a szálloda közötti autóbuszjáratot, és – amennyiben engedélyezett – más légitársaságok részére nyújtott földi kiszolgálási tevékenységeket.

18. CIKK

Kereskedelmi tevékenységek

(1) Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak arra, hogy a másik Szerződő Fél belépéssel, tartózkodással és foglalkoztatással kapcsolatos törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban bevigyék és fenntartsák a másik Szerződő Fél területén a légiszállítás biztosításához szükségesnek ítélt saját igazgatási, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakszemélyzetüket.

(2) Az egyik Szerződő Fél területén hatályos, vonatkozó törvényeknek és rendelkezéseknek megfelelő kereskedelmi nyilvántartásba vétel alapján a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak arra, hogy közvetlenül vagy a légitársaság választása szerinti ügynökök vagy más közvetítők révén nemzetközi légiközlekedési és kapcsolódó termékeket értékesítsenek és adjanak el az első Szerződő Fél területén, ideértve mind az on-line, mind pedig az off-line irodák létesítésének jogát is. Az „on-line iroda” kifejezés azt a helyzetet írja le, amikor az iroda egy kijelölt légitársaság által közvetlenül kiszolgált városban helyezkedik el, míg az „off-line iroda” kifejezés olyan irodát jelent, amely egy kijelölt légitársaság által nem közvetlenül kiszolgált városban található.

(3) Mindegyik légitársaság jogosult az ilyen légiszállítást értékesíteni, és bármely személy helyi valutában vagy bármelyik szabadon átváltható valutában szabadon megvásárolhatja ezeket a szolgáltatásokat.

19. CIKK

Használati díjak

(1) Egyik Szerződő Fél sem vet ki vagy engedélyez kivetni a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vagy légitársaságaira olyan használati díjakat, amelyek magasabbak a hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető saját légitársaságokra kivetett használati díjknál.

(2) Mindegyik Szerződő Fél ösztönzi a használati díjakról folytatott konzultációkat saját illetékes díjmegállapító hatóságai vagy díjmegállapító testületei és az említett díjmegállapító hatóságok által nyújtott szolgáltatásokat és berendezéseket igénybe vevő légitársaságok között, adott esetben e légitársaságok képviseleti szervezetein keresztül. A használati díjak tervezett módosítási javaslatairól ésszerű időn belül értesíteni kell a használókat, hogy azoknak lehetőségük legyen a díjak módosítása előtti véleménynyilvánításra. Ezen kívül mindegyik Szerződő Fél ösztönzi saját államának illetékes díjmegállapító hatóságait és a használókat a használati díjakkal kapcsolatos megfelelő információk kicserélésére.

20. CIKK

Intermodális szállítás

A 2. cikk (5) bekezdése rendelkezéseinek sérelme nélkül mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága(i) és megfelelő engedéllyel rendelkező közvetett áru fuvarozói korlátozás nélkül alkalmazhatnak a nemzetközi áruszállító légi járatokkal kapcsolatban bármilyen felszíni áruszállítást a Szerződő Felek területein belül vagy kívül lévő bármilyen pontból vagy pontba, ideértve a vámlétesítményekkel rendelkező összes repülőterre vagy repülőterről történő szállítást is, és az alkalmazható törvények és rendelkezések alapján adott esetben ideértve a vámőrizetben lévő áruk szállításának jogát is. Az ilyen áru, akár felszíni, akár légi úton szállítják is azt, hozzáféréssel kell rendelkezzen a repülőtéri vámkezeléshez és vámlétesítményekhez. A kijelölt légitársaság(ok) dönthetnek úgy, hogy saját maguk végzik a felszíni szállítást, vagy más felszíni fuvarozókkal kötött megállapodások alapján teljesítik azt, ideértve a más légitársaságok és a légi áruszállítás közvetett szolgáltatói által üzemeltetett felszíni szállítást is. Az ilyen intermodális áruszállítás egységes, közvetlen áron kínálható a kombinált légi és felszíni szállításhoz, feltéve, hogy a fuvarozókat nem tévesztik meg az ilyen szállítással kapcsolatos tényeket illetően.

21. CIKK

Konzultációk, információcsere és statisztika

(1) Bármelyik Szerződő Fél bármely időpontban kérhet konzultációkat a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával, vagy a jelen Megállapodás betartásával kapcsolatban. Az ilyen konzultációkat, amelyek a légügyi hatóságok között jöhetnek létre, az írásbeli kérés másik Szerződő Fél által történő kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kell megkezdeni, kivéve, ha a Szerződő Felek másképpen egyeznek meg.

(2) Bármelyik légügyi hatóság kérésére a Szerződő Felek légügyi hatóságai a lehető leghamarabb információt cserélnek az általuk kijelölt légitársaságoknak nyújtott jelenlegi engedélyeket illetően a másik Szerződő Fél területére, területén keresztül, vagy területéről üzemeltetett légi járatokra vonatkozóan. Fentiekbe beleértendők a javasolt útvonalakon üzemeltetendő légi járatokra vonatkozó érvényes bizonyítványok és engedélyek másolatai, valamint a módosítások vagy a mentességet igazoló okiratok.

(3) Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatóságai ellátják a másik Szerződő Fél légügyi hatóságait, azok kérésére minden értelemszerűen elvárható, a másik Szerződő Fél területéről

vagy területére szállított forgalomról készített időszakos kimutatással vagy más adatszolgáltatással.

22. CIKK

Vitás kérdések rendezése

(1) A Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatban felmerülő bármely vitát a Szerződő Felek először konzultációk útján vagy diplomáciai csatornákon keresztül kísérlik meg rendezni.

(2) Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalások útján nem tudnak megegyezni, a vitát döntéshozatalra bármelyik Szerződő Fél kérésére három (3) választottbíróból álló testület elé terjesztik, amely az alábbiak szerint alakul meg:

(a) a választottbírószámi eljárásra irányuló kérés átvételétől számított harminc (30) napon belül mindegyik Szerződő Fél egy-egy választottbírókat jelöl ki. Egy harmadik állam állampolgárát, aki a választottbírószámi elnökéként jár majd el, a két választottbíró megállapodása alapján jelölik ki harmadik választottbíróvá, a második választottbíró kinevezésétől számított hatvan (60) napon belül;

(b) ha a jelen cikk (2) bekezdés (a) pontjában meghatározott határidőkön belül nem kerül sor kinevezésre, akkor bármelyik Szerződő Fél írásban kérheti az ICAO Tanácsának elnökét a szükséges kinevezés harminc (30) napon belül történő megtételére. Ha az elnök állampolgársága azonos valamelyik Szerződő Fél állampolgárságával, akkor az alelnököt kell felkérni a kinevezés megtételére. Ha az alelnök állampolgársága azonos valamelyik Szerződő Fél állampolgárságával, akkor az ICAO Tanácsának rangsorban következő, nem azonos állampolgárságú tagját kell felkérni a kinevezés megtételére.

(3) Ha a jelen cikk másképpen nem rendelkezik, vagy ha a Szerződő Felek nem állapodnak meg másképpen, a választottbírói testület határozza meg bíraskodásának kereteit és határozza meg saját eljárását. A választottbírói testület utasítására vagy bármelyik Szerződő Fél írásbeli kérésére a választottbírói testület teljessé válásától számított legkésőbb harminc (30) napon belül megbeszélést kell tartani az eldöntendő pontos kérdések és a követendő konkrét eljárások meghatározása céljából.

(4) Ha a Szerződő Felek másképpen nem állapodnak meg, vagy ha a választottbírói testület nem írja elő másként, mindegyik Szerződő Fél a választottbírói testület teljessé válásától számított negyvenöt (45) napon belül emlékeztetőt nyújt be. Mindegyik Szerződő Fél a másik Szerződő Fél emlékeztetőjének benyújtásától számított hatvan (60) napon belül választ nyújthat be. A választottbírói testület – bármelyik Szerződő Fél kérésére vagy saját belátása szerint – a válaszok esedékességét követő harminc (30) napon belül meghallgatást tart.

(5) A választottbírói testület igyekszik a meghallgatás befejezését követő harminc (30) napon belül, vagy ha nem került sor meghallgatásra, akkor a két válasz benyújtását követő harminc (30) napon belül írásbeli döntést hozni. A döntést többségi szavazással hozzák meg.

(6) A Szerződő Felek az átvételtől számított tizenöt (15) napon belül kérhetik a döntés indokolását, az indokolást pedig az arra irányuló kéréstől számított tizenöt (15) napon belül kell kiadni.

(7) A választottbírói testület döntése a Szerződő Felekre nézve kötelező.

(8) Mindegyik Szerződő Fél maga viseli az általa kijelölt választottbíró költségeit. A választottbírói testület egyéb költségeit egyenlő arányban kell a Szerződő Felek között megosztani, ideértve az ICAO Tanács elnökénél, alelnökénél vagy tagjánál a jelen cikk (2) bekezdés (b) pontjában említett eljárások végrehajtása során felmerült költségeket is.

23. CIKK

A Megállapodás módosítása

(1) A jelen Megállapodás Szerződő Felek által egyeztetett bármely módosítása akkor lép hatályba, ha mindkét Szerződő Fél alkotmányos követelményeivel összhangban megtörtént a módosítások jóváhagyása és diplomáciai jegyzékváltással megerősítették ezt.

(2) Ha légiszállítással kapcsolatos többoldalú megállapodás lép hatályba mindkét Szerződő Fél vonatkozásában, akkor a Szerződő Felek a jelen Megállapodásban és a kérdéses másik megállapodásban meghatározott kötelezettségei között fennálló ellentmondások esetén azon rendelkezés(ek)et kell előnyben részesíteni, amelyek a kijelölt légitársaságok számára (i) a jogok nagyobb mértékű gyakorlását, (ii) nagyobb légiközlekedés-védelmet és (iii) és nagyobb repülésbiztonságot biztosítanak, amennyiben a Szerződő Felek nem állapodnak meg másképpen, vagy ha a szöveg másként nem rendelkezik.

24. CIKK

Nyilvántartásba vétel

A jelen Megállapodást és annak bármelyik későbbi módosítását, azok hatálybalépésekor, nyilvántartásba kell venni az ICAO-nál.

25. CIKK

Felmondás

(1) A (2) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül a jelen Megállapodás határozatlan időre jön létre.

(2) Bármelyik Szerződő Fél bármikor írásban értesítheti a másik Szerződő Felet a jelen Megállapodás felmondására vonatkozó döntéséről. Ezt az értesítést egyidejűleg az ICAO-hoz is el kell juttatni. A jelen Megállapodás tizenkét (12) hónappal azt követően szűnik meg, hogy a másik Szerződő Fél kézhez vette az értesítést, hacsak az értesítést ezen időszak lejárta előtt megegyezés alapján vissza nem vonják. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el az értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az ICAO által történő kézhezvétel után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

26. CIKK

Hatálybalépés

(1) A jelen Megállapodás és annak bármelyik módosítása a diplomáciai úton küldött későbbi értesítés kézhezvételétől számított 30. napon lép hatályba, amikor mindkét Szerződő Fél értesítette egymást arról, hogy a hatálybalépéshez szükséges, megfelelő belső eljárásaik befejeződtek.

(2) A jelen Megállapodás hatálybalépésekor a jelen Megállapodás a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szingapúri Köztársaság Kormánya között létrejött, 1990. március 9-én Szingapúrban aláírt Légiközlekedési Megállapodás helyébe lép.

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

Készült Szingapúrban, 2017. évben, szeptember hónapban, 26. napon, két példányban, angol nyelven.

Magyarország Kormánya részéről

A Szingapúri Köztársaság Kormánya részéről

I. jegyzék

Magyarország kijelölt légitársasága(i) által üzemeltetendő útvonalak:

Indulási pontok	Közbenső pontok	Rendeltetési pontok	Túli pontok
Bármely pont Magyarországon	Bármely pont	Szingapúr	Bármely pont

II. jegyzék

A Szingapúri Köztársaság kijelölt légitársasága(i) által üzemeltetendő útvonalak:

Indulási pontok	Közbenső pontok	Rendeltetési pontok	Túli pontok
Szingapúr	Bármely pont	Bármely pont Magyarországon	Bármely pont

MEGJEGYZÉSEK:

(1) Az I. és a II. jegyzékben meghatározott útvonalakon lévő bármelyik pont valamelyik vagy mindegyik járat esetében kihagyható bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának vagy légitársaságainak választása szerint, feltéve, hogy ezek a járatok az adott légitársaságo(ka)t kijelölő Szerződő Fél területéről indulnak.

(2) Mindegyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának vagy légitársaságainak jogában áll, hogy a másik Szerződő Fél területén végződjenek légi járatai.”

4. §

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

(2) A 2. § és 3. §, valamint a 6. § a Megállapodás 26. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. § és 3. §, valamint a 6. § hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

5. §

E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

6. §

Hatályát veszti a magyar-szingapúri légitársasági egyezmény kihirdetéséről szóló 28/1992. (II. 13.) Korm. rendelet.

Indokolás

Általános indokolás

Jelen törvényjavaslat szerinti Megállapodással kapcsolatos kétoldalú tárgyalások megkezdésére *a Magyar Köztársaság Kormánya és a Bahreini Királyság, az Egyiptomi Arab Köztársaság, az Iraki Köztársaság, India, Szingapúr, a Szíriai Arab Köztársaság, a Török Köztársaság, valamint az Ománi Szultánátus Kormánya közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodások létrehozására adott felhatalmazásról szóló 41/2011. (V. 18.) ME határozat* adott felhatalmazást, a felek a tervezetet a 2011. november 25-én Budapesten tartott tárgyaláson véglegesítették szakértői szinten.

A Magyarország Kormánya és a Szingapúri Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás szövegének végleges megállapítására adott felhatalmazásról szóló 1104/2014. (III. 6.) Korm. határozatban a Kormány felhatalmazta a nemzeti fejlesztési minisztert vagy az általa kijelölt személyt a Megállapodás szövegének – a megerősítés fenntartásával történő – végleges megállapítására. Orbán Viktor miniszterelnök úr szingapúri látogatása során dr. Seszták Miklós miniszter úr írta alá a Megállapodást 2017. szeptember 26-án Szingapúrban.

A Megállapodás nemzetközi szerződésnek minősül, ezért annak létrehozására, végleges szövegének megállapítására, illetve a kötelező hatályának elismerésére *a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nksztv.)* rendelkezéseit kell alkalmazni.

A Megállapodás kihirdetése törvénnyel történik. A Megállapodás a hatálybalépéshez szükséges belső jogi követelmények (jóváhagyás) teljesítéséről szóló későbbi diplomáciai úton küldött értesítés kézhezvételétől számított harmincadik napon lép hatályba.

A Megállapodás hatályba lépésével modern keretek között válik lehetővé a két ország bármely nemzetközi kereskedelmi repülőtere között menetrend szerinti, személyszállító és árufuvarozó légi járatok indítása.

A Megállapodás tervezete tartalmazza a tagállamok és az Európai Bizottság által – a tagállamok és harmadik országok közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodásokra vonatkozó – közösen kidolgozott és megállapított, többek között a légitársaságok kijelölésére, azok visszavonására vonatkozó záradékokat.

Az előterjesztés összhangban van a tagállamok és harmadik országok közötti légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi 847/2004/EK rendelet rendelkezéseivel.

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 külgazdasági és külügyminiszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg. A hatálybalépés naptári napját megállapító közleményt hivatalból, a szaktárca külön közbenjárása nélkül adja ki a külgazdasági és külügyminiszter.

Az 5. §-hoz

Az Nksztv. 10. § (1) bekezdés f) pontjának megfelelően tartalmazza a Megállapodás végrehajtásáért felelős megjelölését.

A 6. §-hoz

A Megállapodás hatálybalépésével egyidejűleg szükséges a Szingapúri Köztársaság Kormányával kötött hatályos légitörvényi egyezmény hatályon kívül helyezése.