



**Miniszterelnökség**

Iromány száma: **T/5879.**

Benyújtás dátuma: **2023-10-31 22:30**

Parlex azonosító: **1DIGD7OT0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Tárgy: **Törvényjavaslat benyújtása**

Benyújtó: **Dr. Semjén Zsolt, miniszterelnök-helyettes**

Előadó: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Törvényjavaslat címe: **A Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya közötti légi közlekedési megállapodás kihirdetéséről**

A Kormány nevében benyújtom a Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya közötti légi közlekedési megállapodás kihirdetéséről szóló törvényjavaslatot.

## **2023. évi ..... törvény**

### **a Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről**

#### **1. §**

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

#### **2. §**

Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

#### **3. §**

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

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

#### **4. §**

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

(2) A 2. §, a 3. §, az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 23. Cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

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

#### **5. §**

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

## LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

### MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

### ÉS

### AZ ÜZBÉG KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA KÖZÖTT

Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: a „Szerződő Felek”)

a Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény és a Nemzetközi Légijáratok Átmenő forgalmáról szóló Egyezmény részeseiként;

attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsenek egy olyan nemzetközi légitársasági rendszert, amely tisztességes és egyenlő esélyeket biztosít a Felek légitársaságainak a járataik üzemeltetésére és amely lehetővé teszi számukra, hogy a vonatkozó Szerződő Fél államában alkalmazandó jogszabályok szerint versenyezzenek;

abból a célból, hogy a jelzett Egyezményhez kiegészítő Megállapodást kössenek a területeik közötti és azon túli légijáratok létrehozására;

annak a szándékával, hogy elősegítsék a nemzetközi légitársasági lehetőségek kibővítését;

attól az óhajtól vezérelve, hogy biztosítsák a nemzetközi légijáratok legmagasabb fokú biztonságát és védelmét, kifejezésre juttatva komoly aggodalmukat a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légitársaságok biztonsága elleni cselekmények vagy fenyegetések miatt; és

az alábbiakban állapodtak meg:

### 1. Cikk

#### Fogalom-meghatározások

1. Jelen Megállapodás értelmezésében és alkalmazásában, kivéve, ha a jelen Megállapodás másként határozza meg:

a) **„Egyezmény”**: a Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény, beleértve annak valamennyi, az Egyezmény 90. Cikke alapján elfogadott Függelékét, a Függelékek vagy az Egyezmény 90. és 94. Cikke szerinti valamennyi módosítását, amennyiben ezen Függelékek és módosítások mindkét Szerződő Fél számára hatályba léptek vagy a Szerződő Felek azokat ratifikálták;

b) **„Légügyi hatóságok”**: Magyarország esetében a légügyi főigazgató, az Üzbég Köztársaság esetében a Közlekedési Minisztérium, illetve mindkét esetben bármely olyan személy vagy szervezet, akit/amelyet a jelen Megállapodással kapcsolatosan az említett hatóságok által végrehajtott bármely feladat teljesítésére kellően felhatalmaztak;

c) **„Kijelölt légitársaság”**: nemzetközi légijáratokat üzemeltető légitársaság, amelyet az egyes Szerződő Felek a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakon és a jelen Megállapodás 3. Cikkével összhangban a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére kijelöltek;

- d) „**Terület**”, „**nemzetközi légijárat**”, valamint „**nem kereskedelmi célból történő leszállás**”: az Egyezmény 2. és 96. Cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- e) „**Megállapodás**”: a jelen Megállapodás, annak Függeléke és bármely módosításuk;
- f) „**Meghatározott útvonalak**”: a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott vagy meghatározandó útvonalak;
- g) „**Megállapodás szerinti járatok**”: a jelen Megállapodás rendelkezései szerint üzemeltethető nemzetközi légijáratok;
- h) „**Viteldíj**”: az utasok, a poggyász és az áruk (kivéve a postai küldeményeket) szállításáért fizetendő díjak, beleértve az említett szállítással együtt nyújtott vagy biztosított minden jelentős többletjuttatást, valamint a jegyértékesítéssel és az áruszállítási tranzakciókkal kapcsolatosan fizetendő jutalékokat. Ez magában foglalja a szállítási díjak alkalmazásának feltételeit, valamint a vonatkozó jutalékok kifizetését;
- i) „**Állampolgárok**”: Magyarország esetében az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni, az Üzbég Köztársaság esetében pedig az Üzbég Köztársaság állampolgáira való utalásként kell értelmezni;
- j) „**EU-szerződések**”: az Európai Unióról szóló szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni;
- k) „**Használati díjak**”: a légitársaságoknak az illetékes hatóságok által a repülőtér vagy léginavigációs berendezések használatért felszámított díjak a légi járművek, azok személyzete, utasai és az áru számára; valamint
- l) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra való hivatkozást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;

2. Jelen Megállapodás Függeléke a Megállapodás szerves részét képezi. A Megállapodásra való minden hivatkozás magában foglalja a Függelékét is, hacsak kifejezetten másként nem állapodnak meg.

## 2. Cikk

### Forgalmi jogok nyújtása

1. Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Fél részére a jelen Megállapodásban rögzített jogokat a Függelékben meghatározott útvonalakon nemzetközi légijáratok üzemeltetése céljából.
2. A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok a meghatározott útvonalakon történő megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során a következő jogokat élvezik:
  - a) leszállás nélküli átrepülés a másik Szerződő Fél államának területe felett;
  - b) a jelzett területen nem kereskedelmi célból történő leszállás;
  - c) a másik Szerződő Fél területén történő leszállás a jelen Megállapodás Függeléke szerinti Útvonaltervben feltüntetett pontokon, nemzetközi forgalomban utasok, áru és postai küldemények felvétele, illetve lerakása céljából, együttesen vagy külön-külön, a jelen Megállapodás

Függelékének rendelkezéseivel összhangban.

3. Mindegyik Szerződő Fél ki nem jelölt légitársaságait is megilletik, a fenti a) és b) pontban meghatározott jogok.

4. A jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél légitársaságának arra, hogy ellenszolgáltatás vagy díj ellenében a másik Szerződő Fél államának területén utasokat, poggyászt és árut – ideértve a postai küldeményeket is – vegyen fel a másik Szerződő Fél állama területének másik pontjára történő szállítás céljából.

### **3. Cikk**

#### **A légitársaságok kijelölése és engedélyezés**

1. Mindegyik Szerződő Félnek joga van a megállapodás szerinti járatoknak meghatározott útvonalakon történő üzemeltetésére egy vagy több légitársaságot a másik Szerződő Fél felé írásos értesítéssel, diplomáciai úton kijelölni, valamint egy korábbiakban kijelölt légitársaságot egy másik légitársasággal helyettesíteni.

2. A kijelölés kézhezvételét követően és a kijelölt légitársaság kérelmére a másik Szerződő Fél az előírt formában és módon, a lehető legrövidebb eljárási időn belül kiadja a szükséges üzemelési engedélyeket és jóváhagyásokat, figyelemmel a jelen Cikk 3. és 4. pontjára:

3. Az egyik Szerződő Fél légügyi hatóságai megkövetelhetik a másik Szerződő Fél által kijelölt bármely légitársaságtól annak igazolását, hogy képes megfelelni azon jogszabályokban előírt feltételeknek, amelyeket ezen hatóságok általában és észszerűen alkalmaznak a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére az Egyezmény előírásaival összhangban.

4. A jelen Cikk 2. bekezdésében említett üzemelési engedélyek kiadásához a következők szükségesek:

(a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

i) a légitársaság az EU Szerződések értelmében Magyarország területén került bejegyezésre és rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel; és

ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét az üzemben- tartási engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot;

(b) az Üzbég Köztársaság által kijelölt légitársaság esetén:

i) a légitársaság az Üzbég Köztársaság területén került bejegyezésre és rendelkezik az Üzbég Köztársaság légügyi hatóságai által kiadott üzembentartási engedéllyel; és

ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét az Üzbég Köztársaság gyakorolja és tartja fenn.

5. A kijelölt légitársaság megfelel a törvények és rendelkezések által előírt mindazon feltételeknek, amelyeket a nemzetközi légi járatok üzemeltetésére általában és észszerűen alkalmaz az a Szerződő Fél, amely a kérelmet vagy kérelmeket az Egyezmény rendelkezéseivel összhangban vizsgálja;

valamint

6. A 9. és 10. Cikkben meghatározott előírások fenntartása és alkalmazása folyamatos;

7. Amennyiben egy légitársaságot ily módon kijelöltek és engedélyeztek, bármikor megkezdheti a megállapodás szerinti járatok üzemeltetését a jelen Megállapodásban megállapított rendelkezésekkel összhangban.

#### **4. Cikk**

##### **Az üzemeltetési engedély visszavonása vagy felfüggesztése**

1. Bármelyik Szerződő Fél jogosult a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak kiadott üzemelési engedélyt vagy műszaki engedélyeket visszavonni, vagy a jelen Megállapodásban részére biztosított jogok gyakorlását felfüggeszteni, vagy ezen jogok gyakorlását olyan feltételekhez kötni, amelyeket szükségesek tart az alábbi esetekben:

(a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

i) a légitársaság az EU Szerződések értelmében nem Magyarország területén került bejegyezésre, vagy az nem rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott érvényes működési engedéllyel; vagy

ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem az üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja vagy tartja fenn, vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy

iii) a légitársaság az Üzbég Köztársaság és egy másik EU tagállam között létrejött kétoldalú megállapodás alapján már rendelkezik üzemelési engedéllyel és az Üzbég Köztársaság igazolja, hogy a jelen Megállapodás szerinti forgalmi jogok gyakorlása egy olyan útvonalon, amelynek egy pontja a másik európai uniós tagállamban található, a másik megállapodás által előírt, a forgalmi jogokra vonatkozó korlátozások megkerülését eredményezné; vagy

iv) a légitársaság rendelkezik egy EU tagállam által kiállított üzemeltetési engedéllyel, illetve ezen EU tagállam és az Üzbég Köztársaság között nem jött létre kétoldalú légiközlekedési megállapodás, valamint az Üzbég Köztársaság által kijelölt légitársaságtól ezen EU tagállam viszonylatában a forgalmi jogokat megtagadták.

A jelen bekezdés szerinti jogok gyakorlása során az Üzbég Köztársaság nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzetiségi alapon történő hátrányos megkülönböztetést.

(b) Az Üzbég Köztársaság által kijelölt légitársaságok esetén:

i) a légitársaságot nem az Üzbég Köztársaság területén jegyezték be, vagy az nem rendelkezik az Üzbég Köztársaság légiközlekedési hatóságai által kiadott üzemeltetési engedéllyel; vagy

ii) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem az Üzbég Köztársaság gyakorolja vagy tartja fenn; vagy

(c) abban az esetben, ha a légitársaság nem felel meg az ezen jogokat biztosító Szerződő Fél állama által előírt jogszabályoknak;

(d) bármely olyan esetben, amikor az adott légitársaság a megállapodás szerinti járatokat egyébként

nem a jelen Megállapodásban lefektetett feltételekkel üzemelteti;

(e) amennyiben a másik Szerződő Fél nem felel meg a jelen Megállapodás 9. és 10. Cikkében rögzített biztonsági és védelmi előírásoknak, vagy azokat nem alkalmazza.

2. A 9. és 10. Cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül, és hacsak nem elengedhetetlen az azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy a jelen Cikk 1. bekezdésében meghatározott feltételek alkalmazása annak céljából, hogy a Szerződő Felek államai jogszabályainak további megsértése elkerülhető legyen, ezen jog csak a másik Szerződő Féllel folytatott konzultációt követően gyakorolható. Ezen konzultációkat az egyik Szerződő Fél kérelmétől számított harminc (30) napon belül kell megtartani, hacsak a Szerződő Felek másként nem állapodnak meg.

## **5. Cikk**

### **A megállapodás szerinti járatok üzemeltetésének alapelvei**

1. A Szerződő Felek tisztességes és egyenlő versenylehetőséget biztosítanak mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára a jelen Megállapodásban szabályozott, megállapodás szerinti járatok üzemeltetéséhez. Mindegyik Szerződő Fél gondoskodik arról, hogy kijelölt légitársasága vagy légitársaságai olyan feltételek mellett működjön/működjenek, amelyek lehetővé teszik ennek az elvnek a tiszteletben tartását, és szükség esetén lépéseket tesz ennek biztosítására.

2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által a Szerződő Felek területei között, meghatározott útvonalakon üzemeltetett, megállapodás szerinti járatoknak meg kell felelniük az utazóközönség közlekedési igényeinek, és elsődleges céljuknak kell lennie, hogy - a jelen Megállapodás 14. Cikkének rendelkezései szerinti viteldíjakkal összeegyeztethető, észszerű kihasználási tényező mellett - megfelelő kapacitást biztosítsanak az utasok, áruk és postai küldemények szállítására a jelenlegi és észszerűen várható követelményeknek megfelelően annak érdekében, hogy elősegítsék a Szerződő Felek államainak területei közötti légi járatok folyamatos fejlesztését.

## **6. Cikk**

### **Tisztességes verseny**

1. A Szerződő Felek tudomásul veszik, hogy közös céljuk a tisztességes és a versenyt elősegítő környezet kialakítása, valamint a Szerződő Felek légitársaságai számára a tisztességes és egyenlő esélyek biztosítása a versenyre, a megállapodás szerinti járatoknak a meghatározott útvonalakon történő üzemeléséhez. Erre tekintettel a Szerződő Felek minden megfelelő intézkedést megtesznek ezen célkitűzés teljes elérésének biztosítására.

2. A Szerződő Felek kijelentik, hogy a szabad, tisztességes és torzulásmentes verseny fontos a jelen Megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása érdekében, és megjegyzik, hogy széleskörű versenyjogi szabályok és egy független versenyjogi hatóság megléte, illetve a vonatkozó versenyjogi szabályaik alapos és hatékony betartatása szintén fontos a légiközlekedési szolgáltatások hatékony biztosításához. A légifuvarozók működésére a Szerződő Felek a jelen Cikk által szabályozott kérdéseket érintő, időről időre módosított versenyjogi szabályait kell alkalmazni a vonatkozó Szerződő Fél joghatóságán belül. A Szerződő Felek közös célja a versenyjogi szabályok összeegyeztethetősége és konvergenciája, illetve hatékony alkalmazása.

A versenyjogi szabályok hatékony alkalmazásában egymással, szükség szerint, megfelelő módon együttműködnek, beleértve, hogy saját légitársaságuk/légitársaságaik vagy állampolgáraik - a saját szabályaikkal és joggyakorlatukkal összhangban - nyilvánosságra hozzák az egymás

versenyhatóságai által indított versenyjogi eljárásokkal kapcsolatos információkat.

3. A jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem érinti, korlátozza vagy veszélyezteti bármilyen módon a Szerződő Felek (és az Európai Bizottság) vonatkozó versenyhatóságainak és bíróságainak jogkörét, illetve hatáskörét, és a versenyjog végrehajtásával kapcsolatos minden ügy továbbra is ezen hatóságok és bíróságok kizárólagos hatáskörébe tartozik. Erre tekintettel a Szerződő Felek által, a jelen Cikk alapján meghozott bármely intézkedés nem érinti az említett hatóságok és bíróságok esetleges intézkedéseit.

4. A jelen Cikk alapján meghozott bármely intézkedés a Szerződő Felek kizárólagos felelősségi körébe tartozik, és az kizárólag a másik Szerződő Félre és/vagy a Szerződő Felek országaiba/országaiból légi szállítási szolgáltatásokat nyújtó légitársaság(ok)ra irányul. Ezek az intézkedések nem tartoznak a jelen Megállapodás 19. Cikkében előírt vitarendezési eljárás hatálya alá.

Tisztességtelen verseny

5. Mindkét Szerződő Fél megszünteti a megkülönböztetés vagy a tisztességtelen gyakorlat minden formáját, amely hátrányosan érintené a másik Szerződő Fél légitársaságainak tisztességes és egyenlő esélyét a versenyre a légi szállítási szolgáltatások nyújtása terén.

Közfinanszírozás és támogatás

6. Egyik Szerződő Fél sem nyújt vagy engedélyez közfinanszírozást vagy támogatást saját légitársaságai számára, ha ezek a finanszírozások vagy támogatások indokolatlanul jelentősen és hátrányosan befolyásolnák a másik Szerződő Fél légitársaságainak tisztességes és egyenlő esélyét a légi szállítási szolgáltatások nyújtásáért folyó versenyben. A közfinanszírozások és támogatások magukban foglalják, de nem kizárólagosan: a keresztfinanszírozást; a működési veszteségek beszámítását; a tőkebiztosítást; a vissza nem térítendő támogatásokat; a garanciákat; a kiemelt feltételekkel nyújtott kölcsönöket és biztosításokat; a csődvédelmet; az adósságok elengedését; a befektetett közalapok normál visszatérítését; az adókedvezményeket vagy adómentességeket; a hatóságok által kivetett pénzügyi terhek kompenzációit; valamint a légi- navigációs vagy repülőtéri létesítményekhez és szolgáltatásokhoz, üzemanyaghoz, földi kiszolgáláshoz, biztonsághoz, számítógépes helyfoglalási rendszerekhez, résidő kiosztáshoz vagy a légi járatok üzemeltetéséhez szükséges egyéb kapcsolódó létesítményekhez és szolgáltatásokhoz diszkriminatív vagy nem kereskedelmi alapon történő hozzáférést.

7. Amennyiben egy Szerződő Fél a fenti 6. bekezdés szerinti közfinanszírozást vagy támogatást biztosít egy légitársaság részére, gondoskodnia kell arról, hogy minden alkalmas eszközzel biztosítsa az intézkedés átláthatóságát, amely magába foglalhatja annak előírását is, hogy a légitársaság a finanszírozást vagy támogatást egyértelműen és elkülönítve jelölje meg elszámolásaiban.

8. A Szerződő Felek a másik Szerződő Fél kérésére észszerű időben átadják a másik Szerződő Fél részére az első Szerződő Fél joghatósága alá tartozó jogalanyokra vonatkozó pénzügyi jelentéseket, valamint minden egyéb olyan információt, amelyet a másik Szerződő Fél észszerűen kérhet annak érdekében, hogy biztosítsa a jelen Cikk rendelkezéseinek betartását. Ez tartalmazhat részletes információkat a fenti 6. bekezdés szerinti finanszírozásokról vagy támogatásokról. Az információk átadását az információhoz való hozzáférést kérő Szerződő Fél bizalmasan kezeli

9. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság az 5. és 6. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármely intézkedés sérelme nélkül:



(a) ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaság a fenti 5. vagy 6. bekezdés értelmében hátrányos megkülönböztetésnek vagy tisztességtelen gyakorlatnak van kitéve és ez igazolható, észrevételeit írásban benyújthatja a másik Szerződő Félhez. A másik Szerződő Fél tájékoztatását követően a Szerződő Fél a másik Szerződő Fél államának területén a felelős kormányzati szervekhez is fordulhat, beleértve a központi, regionális, tartományi vagy helyi szintű szerveket is, hogy megvitassák a jelen Cikkkel kapcsolatos kérdéseket. Ezen felül bármelyik Szerződő Fél ezen ügyben konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél-től a kérdés megoldása érdekében. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Feleknek elegendő információt kell megosztaniuk egymással annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetséges legyen.

(b) ha a Szerződő Felek a konzultációk megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk nem kezdődnek meg a fenti 5. vagy 6. bekezdés állítólagos megszegésével kapcsolatos kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, a konzultációt kérő Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodásban a másik Szerződő Fél légitársaságaira meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételek előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítélt, vagy kötelezettségeket meghatározni, vagy más intézkedéseket hozni. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedésnek megfelelőnek, arányosnak kell lennie, és hatályát, illetve időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

#### Trösztellenes intézkedések

10. A Szerződő Felek a 2. bekezdéssel összhangban hatékonyan alkalmazzák a trösztellenes jogszabályokat, és megtiltják a légitársaság(ok)nak:

(a) bármely más légitársasággal együttműködve olyan megállapodásokat kötni, döntéseket hozni vagy összehangolt magatartást folytatni, amelyek hatással lehetnek a Szerződő Fél felé/onnán irányuló légiközlekedésre, és amelyek a verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozzák, vagy azt eredményezik. Ez a tilalom alkalmazhatatlannak nyilvánítható, ha a megállapodások, döntések vagy gyakorlatok hozzájárulnak a szolgáltatások nyújtásának vagy elosztásának javításához, vagy elősegítik a műszaki vagy gazdasági fejlődést, ugyanakkor lehetővé teszik, hogy a fogyasztók is részesüljenek annak előnyeiből, és azok (a): az érintett légitársaságokra nem rónak olyan korlátozásokat, amelyek nem létfontosságúak ezen célkitűzések eléréséhez; (b) nem engedik meg az ilyen légitársaságoknak a verseny megszüntetésének lehetőségét a szóban forgó szolgáltatások jelentős része tekintetében, és

b) az erőfölénnyel való visszaélést oly módon, amely hatással lehet az adott Szerződő Fél felé/onnán irányuló légiközlekedésre.

11. A Szerződő Felek kizárólag a megfelelő és független versenyhatóságokra és/vagy bíróságokra bízák a fenti 10. bekezdésben említett trösztellenes szabályok végrehajtását.

12. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság által a 10. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármilyen intézkedés sérelme nélkül, ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaság sérelmére a fenti 10. bekezdést vélhetően megsértik, és az igazolható, észrevételeit írásban benyújthatja a másik Szerződő Félnek. A másik Szerződő Fél tájékoztatását követően a Szerződő Fél a másik Szerződő Fél területén működő felelős kormányzati szervekhez is

fordulhat, beleértve a központi, regionális, tartományi vagy helyi szintű kormányzati szerveket is, hogy megvitassák a jelen Cikkkel kapcsolatos kérdéseket. A Szerződő Fél ez ügyben továbbá konzultációt is kérhet a másik Szerződő Félől a kérdés megoldása érdekében. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Feleknek elegendő információt kell megosztaniuk egymással annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetséges legyen.

13. Amennyiben a Szerződő Felek a konzultációk megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk nem kezdődnek meg a 10. bekezdés állítólagos megszegésével kapcsolatos kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, és amennyiben az illetékes versenyhatóság vagy bíróság a trösztellenes szabályok megszegését állapította meg, a konzultációt kérő Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodásban a másik Szerződő Fél légitársaságaira meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni az üzemeni engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítél, vagy kötelezettségeket kiszabni, vagy egyéb intézkedéseket foganatosítani. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedésnek megfelelőnek, arányosnak kell lennie, valamint hatályát és időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

## **7. Cikk**

### **Jogszabályok és rendelkezések alkalmazása**

1. A Szerződő Felek légitársaságai által használt légitársaságokra honosságra való tekintet nélkül alkalmazni kell és be kell tartani a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a nemzetközi légitársaságokban részt vevő légitársaságoknak az adott Szerződő Fél területére történő belépésével, ott-tartózkodásával, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légitársaságok üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályokat és rendelkezéseket.

2. Az egyes Szerződő Felek államának területén az utasok, személyzet, poggyász, postai küldemények és áru belépését, mozgását, ott-tartózkodását és kilépését szabályozó jogszabályokat és rendelkezéseket, valamint az országba való belépés és onnan való kilépés követelményeivel, a vámkezeléssel, a légitársaságok védelmével, a bevándorlással, a vám eljárásokkal, útlevéllel, a pénznemekkel, valamint az egészségügyi, karantén- és higiéniai előírásokkal kapcsolatos előírásokat kell alkalmazni ezen a területen a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak működésére.

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

## **8. Cikk**

### **Bizonyítványok és engedélyek elismerése**

1. Az egyik Szerződő Fél államának jogszabályai és rendelkezései szerint, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfelelően kiadott vagy érvényesített, még érvényben lévő légitársasági bizonyítványokat, személyzet alkalmassági bizonyítványokat és szakszolgálati engedélyeket a másik Szerződő Fél a jelen Megállapodás Függetlenségében meghatározott útvonalakon történő megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy azok a követelmények, amelyek alapján ezen

bizonyítványok és engedélyek kiállításra vagy érvényesítésre kerültek, teljesítik legalább az Egyezményben meghatározott minimum követelményeket.

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

## **9. Cikk**

### **Repülésbiztonság**

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokkal kapcsolatosan bármilyen területen, a légiforgalmi létesítményekre, a légi járművek személyzetére, a légi járművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozóan. A konzultációt a kérelemtől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani.

2. Amennyiben ezen konzultációt követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az 1. bekezdésben említett területeken ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek az Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimális követelményekkel legalább azonosak, az első Szerződő Fél értesíti a másik Szerződő Felet a vonatkozó megállapításokról és azon intézkedésekről, amelyeket az ezen minimum követelményeknek való megfeleléshez szükségesnek tart, a másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Félnek tizenöt (15) napon belül vagy az esetlegesen hosszabb, elfogadott időtartamon belül nem sikerül megtennie a szükséges intézkedéseket, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.

3. Az Egyezmény 33. Cikkében említett kötelezettségek ellenére a Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről irányuló járatok üzemeltetése céljából működtetett bármely légi járművet a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak a másik Szerződő Fél területén a fedélzetre és a légi jármű környékére kiterjedő vizsgálatnak alávetni abból a célból, hogy ellenőrizzék a légi jármű és a személyzet okmányainak érvényességét, valamint a légi jármű és felszereléseinek meglévő állapotát (jelen Cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzés”), feltéve, hogy ez nem okoz indokolatlan késedelmet.

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

a) a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek, vagy

b) ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket az Egyezmény alapján az adott időszakban megállapítottak,

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

5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai által üzemeltetett

légitársaságokhoz a jelen Cikk 3. bekezdésével összhangban történő forgalmi előtéri ellenőrzés elvégzése céljából történő hozzáférést az adott légitársaság vagy légitársaságok képviselője megtagadja, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a fenti 4. bekezdés szerinti súlyos aggályok merülnek fel, és levonhatja az abban a bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

6. A Szerződő Felek fenntartják a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai üzemelési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél, akár a forgalmi előtéri ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció vagy egyéb párbeszéd eredményeképpen arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság vagy légitársaságok biztonságos üzemelése érdekében.

7. Az egyik Szerződő Fél által a fenti 2. vagy 6. bekezdés alapján meghozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint az intézkedés meghozatalának alapja megszűnik.

8. Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelölt ki, amelynek szabályozói felügyeletét egy másik európai uniós tagállam látja el és gyakorolja, a másik Szerződő Fél jelen Cikk szerinti jogai ugyanúgy érvényesek a biztonsági előírásoknak az adott másik európai uniós tagállam által történő elfogadására, gyakorlására vagy fenntartására, valamint ezen légitársaság üzemeltetésének engedélyezésével kapcsolatban.

## **10. Cikk**

### **A légitársaságok védelme**

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

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

3. Elő kell írni, hogy a Szerződő Felek nyilvántartásaiban szereplő légitársaságok üzemeltetői, vagy azok az üzemeltetők, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy állandó székhelye a Szerződő Felek területén található, vagy Magyarország esetében az olyan légitársaság-üzemeltetők, amelyeket az EU-szerződések szerint a területén jegyeztek be és az Európai Unió jogszabályainak megfelelően érvényes működési engedéllyel rendelkeznek, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői a légitársaságok-védelmi előírásokkal összhangban járjanak el.

4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légitársaságok jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, a légitársaságok, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a légitársaságok berendezések biztonsága elleni jogellenes

cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.

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

6. A Szerződő Felek egyetértenek abban, hogy légitársaság-üzemeltetők a másik Szerződő Fél területéről történő felszállás vagy a területén való tartózkodás során kötelesek az ezen országban hatályos jogszabályokkal összhangban a légiközlekedés-védelmi rendelkezéseket betartani, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogot is.

7. A Szerződő Felek gondoskodnak arról, hogy területeiken hatékony intézkedéseket hoznak a légitársaságok védelme, az utasok, a személyzet és a kézipoggyászok biztonsági átvizsgálása, valamint a feladott poggyász, az áru és a légitársaságon található készleteknek a beszállás, illetve berakodás előtt történő megfelelő biztonsági ellenőrzése érdekében. A Szerződő Felek egyetértenek abban is, hogy pozitív megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél észszerű konkrét biztonsági intézkedés meghozatalára vonatkozó bármely kérését egy adott fenyegetéssel szemben.

8. Polgári légitársaság jogellenes hatalomba kerítése vagy ilyen veszély fennállása, vagy más, a légitársaság, utasai és személyzete, a repülőterek és légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén, a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és az ilyen cselekmény vagy fenyegetés lehető leggyorsabb megszüntetésére szolgáló egyéb megfelelő intézkedések megtételével, az ilyen cselekményből vagy fenyegetésből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

9. A Szerződő Felek megteszik az általuk megvalósíthatónak vélt intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területükön a másik Szerződő Fél jogellenesen hatalomba kerített vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légitársasága a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmét célzó elsőrendű köteletség szükségessé nem teszi.

10. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél megalapozottan úgy véli, hogy a másik Szerződő Fél nem a jelen Cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, az első Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben a kérés időpontjától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. Cikke 1. bekezdésében foglaltak alkalmazására. Szükséghelyzet esetén a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a 4. Cikk 1. bekezdése értelmében. A jelen bekezdés alapján meghozott valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti a jelen Cikkben rögzített védelmi rendelkezéseket.

## **11. Cikk**

### **Használati díjak**

1. Az egyik Szerződő Fél illetékes hatóságai vagy szervei által a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vagy légitársaságaira az ellenőrzésük alatt álló repülőtéren létesítmények és szolgáltatások használatáért, valamint a biztonsági, védelmi, léginavigációs és egyéb berendezések használatáért kiszabott díjaknak igazságosnak, észszerűnek, diszkriminációmentesnek és a felhasználói kategóriák között méltányosan elosztottnak kell lenniük. Ezen díjak nem lehetnek magasabbak az azonos vagy hasonló nemzetközi járatokat üzemeltető bármely más légitársaság

által az ilyen szolgáltatások és létesítmények igénybevételéért felszámított díjknál.

2. Ezen díjak tükrözhetik, de nem haladhatják meg a repülőtéri létesítmények biztosításából és szolgáltatások nyújtásából eredő, valamint a biztonsággal, a védelemmel, illetve a léginavigációs szolgáltatásokkal és létesítményekkel kapcsolatos teljes költségek méltányos arányát. Azokat a szolgáltatásokat és létesítményeket, amelyekért díjat számítanak fel, gazdaságos és hatékony alapon kell nyújtani, illetve biztosítani. A Szerződő Felek hatóságai vagy illetékes szervei értesítik a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát vagy légitársaságait ezen díjak tekintetében javasolt bármely jelentős változásról; az értesítést a változás hatálybalépése előtt észszerű időn belül kell megtenni. Díjemelés esetén mindkét Szerződő Fél ösztönzi a területén illetékes hatóságok vagy szervek és a szolgáltatásokat, illetve berendezéseket igénybe vevő légitársaságok közötti konzultációk megtartását.

## **12. Cikk**

### **Vámok és adók**

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által, a megállapodás szerinti járatokon üzemeltetett légijárművek, valamint szokásos felszereléseik (a légijármű üzemeltetéséhez szükséges, az üzemeltetés során használt felszerelések), az üzemanyagok és kenőanyagok, a légijármű fedélzetén lévő készletek (beleértve az élelmiszereket, az italokat és dohányárut) viszonzossági alapon és az alkalmazandó jogszabályokkal összhangban mentesülnek a másik Szerződő Fél államának területén kivetett minden behozatali korlátozás, ingatlanadó, vám, különadó és illeték, vagy hasonló díjak és egyéb vámok vagy adók alól, feltéve, hogy az ilyen felszerelések és anyagok a légijármű fedélzetén maradnak mindaddig, amíg azokat újra nem exportálják.

2. Ugyanezen vám- és adómentesség vonatkozik - a teljesített szolgáltatásokért fizetendő díjak kivételével - az alábbiakra is:

a) az egyik Szerződő Fél államának területén a légijármű fedélzetére felvitt készletek, az említett Szerződő Fél hatóságai által meghatározott korlátokon belül, amelyek a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által, a megállapodás szerinti járatokon üzemeltetett légijármű fedélzetén történő felhasználást szolgálják;

b) a Szerződő Felek államának területére a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által a megállapodás szerinti járatokon üzemeltetett légijárművek javítása vagy karbantartása céljából behozott alkatrészek;

c) a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai által működtetett nemzetközi légijáratokon üzemelő légijárművek ellátására szolgáló üzemanyagok és kenőanyagok, még akkor is, ha ezeket az anyagokat az útvonal azon részén használják fel, amely azon Szerződő Fél területe felett halad át, amelynek területén a légijármű fedélzetére felvitték.

d) nyomtatott jegyek, légi fuvarlevelek, bármely, a vállalat logóját tartalmazó nyomtatott anyag, valamint a kijelölt légitársaságok által díjmentesen terjesztett szokásos reklámanyagok.

3. A Szerződő Felek légijárműveinek fedélzetén lévő szokásos légi felszerelések, anyagok és felszerelések, kizárólag az adott terület vámhatóságának jóváhagyásával rakhatóak ki a másik Szerződő Fél területén. Ilyen esetekben ezek az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetőek mindaddig, amíg a Szerződő Felek nemzeti vámjogszabályaival összhangban újra ki nem viszik, vagy más módon nem rendelkeznek róluk.

4. A jelen Cikkben meghatározott mentességek olyan esetekben is biztosítottak, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai megállapodást kötöttek más légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen Cikkben említett szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy ezen másik légitársaság vagy légitársaságok hasonló mentességeket élveznek ezen másik Szerződő Félről.

5. Bármelyik Szerződő Fél államának területén keresztül tranzitban áthaladó utasokra és poggyászaikra a Szerződő Felek nemzeti vámjogszabályai szerinti ellenőrzéseket kell alkalmazni. A közvetlen tranzitban áthaladó poggyász és rakomány mentesül a vámok és egyéb adók alól.

6. A jelen Cikkben meghatározott mentességeket a Szerződő Felek nemzeti vámjogszabályaiban megállapított eljárásoknak megfelelően kell megadni.

7. Az Európai Unió jogszabályaival összhangban a jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg, hogy Magyarország nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet az Üzbég Köztársaság kijelölt légitársaságának olyan légi járművében használnak fel, amely Magyarország területének egy pontja és Magyarország területének egy másik pontja, vagy az Európai Unió egy másik tagállama területének egy pontja között üzemel.

8. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy az Üzbég Köztársaság nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet Magyarország kijelölt légitársaságának olyan légi járművében használnak, amely az Üzbég Köztársaság területének egy pontja és az Üzbég Köztársaság területének egy másik pontja között üzemel.

9. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás létezik a kettős adóztatás elkerülésére vonatkozóan, akkor az a megállapodás az irányadó.

### **13. Cikk**

#### **Kapacitás**

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai számára méltányos és egyenlő esélyt kell biztosítani a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére a jelen Megállapodásban meghatározott útvonalakon.

2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai részére biztosítandó frekvenciákról, kapacitásról és forgalmi jogokról a Szerződő Felek légügyi hatóságai közötti megbeszélések során szükséges megállapodni.

3. Az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok az üzemelés megkezdése előtt legalább harminc (30) nappal benyújtják a menetrendeket jóváhagyásra a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. A menetrendek jóváhagyásához a légitársaságok benyújtják az üzemelés részleteit, amely tartalmazza elsősorban az időpontokat, a járatok gyakoriságát, a légi járművek típusait, a konfigurációt és a nyilvánosság számára elérhető ülőhelyek számát.

4. A jóváhagyott menetrend bármely, későbbi időpontban történő módosítását szintén be kell nyújtani jóváhagyásra.

5. Abban az esetben, ha bármelyik Szerződő Fél úgy ítéli meg, hogy a másik Szerződő Fél egy vagy több légitársasága által nyújtott szolgáltatások nem felelnek meg a jelen Cikkben meghatározott követelményeknek és elveknek, konzultációt kérhet a jelen Megállapodás 18. Cikke alapján annak

érdekében, hogy megvizsgálják a kérdéses üzemeléseket és kölcsönösen meghatározzák a szükségesnek ítélt intézkedéseket.

## **14. Cikk**

### **Viteldíjak**

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a jelen Megállapodás alapján biztosított járatok során a nemzetközi szállítás viteldíjait észszerűen, szabadon állapítják meg, figyelembe véve minden releváns tényezőt, többek között az üzemeltetési költségeket, a járatok jellegét, a felhasználók érdekeit, az észszerű profitot és egyéb kereskedelmi megfontolásokat. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaitól, hogy más légitársaságokkal konzultáljanak a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokért általuk felszámított vagy felszámításra javasolt viteldíjakról.

2. A Szerződő Felek hatályos versenyjogi és fogyasztóvédelmi jogszabályainak sérelme nélkül, egyik Szerződő Fél sem tehet egyoldalú lépéseket annak érdekében, hogy megakadályozza a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által a nemzetközi légi szállításért felszámításra javasolt vagy felszámított hatályos viteldíj bevezetését vagy folytatását a jelen Megállapodás alapján biztosított járatokon. A Szerződő Felek beavatkozása a következőkre korlátozódik:

- a) indokolatlanul diszkriminatív árak vagy gyakorlatok megakadályozása;
- b) fogyasztók védelme az indokolatlanul magas vagy az erőfölénnyel való visszaélés miatt alkalmazott korlátozó árakkal szemben;
- c) a légitársaságok védelme a közvetlen vagy közvetett finanszírozás vagy támogatás miatt mesterségesen alacsonyan megállapított árakkal szemben;
- d) légitársaságok védelme a mesterségesen alacsonyan megállapított árakkal szemben, amennyiben bizonyíték van a verseny megszüntetését célzó szándékra.

3. Amennyiben a légügyi hatóság úgy ítéli meg, hogy egy bizonyos viteldíj a jelen Cikk 2.a., 2.b., 2.c. vagy 2.d. bekezdéseiben meghatározott kategóriákba tartozik, egyet nem értéséről mielőbb, indoklással ellátott értesítést küld a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának és az érintett légitársaságnak; és konzultációkat kérhet a jelen Cikk 4. bekezdésében megállapított eljárásoknak megfelelően.

4. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatósága konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától a másik Szerződő Fél légitársasága által az első Szerződő Fél államának területére irányuló vagy onnan induló nemzetközi szállításért felszámított viteldíjak kapcsán, beleértve azon viteldíjakat is, amely miatt egyet nem értési értesítés került megküldésre. Ezen konzultációkat legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Felek együttműködnek a kérdés észszerű rendezéséhez szükséges információk beszerzésében.

Amennyiben megegyezés születik egy olyan viteldíjjal kapcsolatban, amely tekintetében egyet nem értési értesítés került megküldésre, a Szerződő Felek légügyi hatóságai mindent megtesznek annak érdekében, hogy ez a megegyezés hatályba lépjen. Amennyiben nem jön létre ilyen kölcsönös megegyezés, a viteldíj hatályba lép vagy továbbra is érvényben marad.

## **15. Cikk**

### **Kereskedelmi lehetőségek**



1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél államának területén, viszonyossági alapon, irodákat és képviselőket, valamint kereskedelmi, üzemeltetési és technikai személyzetet tarthatnak fenn a megállapodás szerinti járatok működtetésével kapcsolatosan szükség szerint.
2. A személyzet iránti igény a Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak választása szerint, vagy saját személyzettel, vagy bármely más olyan szervezet, társaság vagy légitársaság szolgáltatásainak igénybevételével teljesíthető, amelyek a másik Szerződő Fél területén működnek és az adott Szerződő Fél államának területén jogosultak ilyen szolgáltatások nyújtására.
3. Mindkét Szerződő Fél saját területén, kölcsönösségi alapon engedélyezi a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága vagy légitársaságai szükséges személyzete számára a repülőterre és azon területekre történő belépést, amelyek a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága légi-járművének üzemeltetésével, személyzetével, utasaival és rakományával érintett.
4. Amennyiben speciális körülmények a személyzet vészhelyzeti és ideiglenes alapon történő belépését vagy tartózkodását teszik szükségessé, a Szerződő Fél államának jogszabályai által előírt engedélyeket, vízumokat és bármely egyéb dokumentumot, haladéktalanul kezelni kell annak érdekében, hogy a személyzetnek az adott államba történő belépése ne késlekedjen.
5. A Szerződő Felek jogszabályai és rendelkezései értelmében, ideértve Magyarország esetében az Európai Unió jogszabályait is, minden légitársaság jogosult a másik Szerződő Fél területén saját légi-járművei földi kiszolgálását („saját kiszolgálás”) elvégezni, vagy, választása szerint, olyan versenytárs szolgáltatók közül választani, amelyek részben vagy egészben földi kiszolgálást nyújtanak. Ha és amennyiben az egyik Szerződő Fél államának területén a földi kiszolgálásra alkalmazandó jogszabályok és rendelkezések akadályozzák vagy korlátozzák az ilyen szolgáltatások szerződéskötésének szabadságát vagy a saját kiszolgálást, minden kijelölt légitársaságot diszkriminációmentes alapon kell kezelni a saját kiszolgáláshoz és a külső szolgáltató vagy szolgáltatók által biztosított földi kiszolgáláshoz való hozzáférése tekintetében.
6. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai bármely más, nemzetközi forgalomban működő légitársaság tekintetében jogosultak a másik Szerződő Fél területén viszonyossági és diszkriminációmentes alapon, szabadon értékesíteni a légiközlekedési szolgáltatásokat, közvetlenül vagy ügynökökön keresztül, és bármely pénznemben, a Szerződő Felek hatályos jogszabályai szerint.
7. A Szerződő Felek légitársaságai szabadon átutalhatják az értékesítés területéről a saját területükre a kiadásokon felüli, az értékesítés területén keletkezett bevételeket. A nettó átutalás magában foglalja a légiközlekedési szolgáltatások, valamint a kapcsolódó vagy kiegészítő szolgáltatások közvetlenül vagy ügynökökön keresztül történő értékesítéséből származó bevételeket, valamint a bevételek után szerzett, az átutalásra váró betéteken keletkezett szokásos kereskedelmi kamatokat.
8. Az átutalások a Szerződő Felek államainak területén hatályos pénzügyi kötelezettségek sérelme nélkül történnek.
9. A Szerződő Felek által kijelölt légitársaságok az átutalásokat az esedékesség napján, külföldi valutában, a kérelem időpontjában érvényes hivatalos átváltási árfolyamon teljesíthetik.
10. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggésben alkalmazhatnak bármilyen szárazföldi szállítást a Szerződő Felek államainak vagy harmadik országok területein lévő bármely pontra vagy pontról. A légitársaságok dönthetnek arról, hogy saját maguk látják el a szárazföldi szállítást vagy azt más szárazföldi fuvarozókkal kötött megállapodások révén biztosítják, ideértve a közös üzemelést is. Ezen intermodális szolgáltatások

kapcsolódó szolgáltatásként és egy árban nyújthatóak a kombinált légi és szárazföldi szállításra, feltéve, hogy az utasokat és a szállítványozókat tájékoztatják az érintett közlekedési módokat üzemeltető szolgáltatókról.

## **16. Cikk**

### **Értékesítési együttműködési megállapodások**

1. A meghatározott útvonalakon vagy útvonalak bármely szakaszán, a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése vagy fenntartása során a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai értékesítési együttműködési megállapodásokat köthetnek, például ülésbérleti szerződést vagy közös üzemeltetést a Szerződő Felek bármely légitársaságával vagy harmadik országok légitársaságaival, amelyek rendelkeznek a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal. Harmadik országbeli légitársaságok esetében, ha ezen harmadik Fél nem engedélyezi vagy nem teszi lehetővé a hasonló megállapodásokat a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok között, a harmadik országba irányuló, onnan induló vagy azon keresztül közlekedő járatok tekintetében, az érintett Szerződő Fél légügyi hatóságai jogosultak az ilyen megállapodásokat nem elfogadni.

2. Ha egy kijelölt légitársaság üzemeltető légitársaságként közös üzemeltetés keretében üzemelteti járatait, az üzemeltetett kapacitást bele kell számítani az adott légitársaságot kijelölő Szerződő Fél kapacitásába.

3. Az egyéb légitársaság által üzemeltetett járatokon marketing légitársaságként eljáró kijelölt légitársaság által felajánlott kapacitást nem kell beleszámolni az említett légitársaságot kijelölő Szerződő Fél kapacitásába.

4. A közös üzemeltetési megállapodás alapján üzemeltetett járatokon a marketing légitársaságok nem gyakorolhatják az ötödik forgalmi szabadságjogot.

5. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai átirányíthatják forgalmukat a közös üzemeltetésben érintett légi járművek között, a légi-járművek számának, méretének vagy típusának korlátozása nélkül, feltéve, hogy a járat közvetlen csatlakozást biztosító járatként tervezett.

6. A közös üzemeltetés keretében üzemeltetett járatoknak meg kell felelniük a Szerződő Felek által az ilyen műveletekre általában alkalmazott szabályozási követelményeknek, mint például az utasok védelme és tájékoztatása, a légiközlekedés védelme, a felelősség és minden egyéb, a nemzetközi forgalomban részt vevő légitársasággal szemben általánosan alkalmazott követelmény. Minden eladott jegy tekintetében a vásárlót az értékesítési helyén tájékoztatni kell arról, hogy melyik légitársaság fogja üzemeltetni a járat egyes szakaszait.

7. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai az érintett járatok tervezett programjait és menetrendjeit megfontolásra, és adott esetben jóváhagyásra benyújtják a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához, legalább harminc (30) nappal a járatok megkezdésének javasolt időpontját megelőzően.

## **17. Cikk**

### **Statisztikai adatok**

A Szerződő Felek légügyi hatóságai a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának kérésére megadják az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok által, a másik Szerződő Fél területéről vagy területére közlekedő, megállapodás szerinti járatok forgalmára vonatkozó információkat és statisztikai adatokat, ugyanabban a formában, ahogyan azokat a kijelölt légitársaságok elkészítették

és saját légügyi hatóságuk felé benyújtották. A forgalommal kapcsolatos minden további statisztikai adat, amelyet az egyik Szerződő Fél légügyi hatósága kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától, a Szerződő Felek légügyi hatóságai között megbeszélések tárgyát képezi, bármelyik Szerződő Fél kérésére.

## **18. Cikk**

### **Konzultációk és módosítások**

1. A szoros együttműködés szellemében a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről időre konzultálnak egymással a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében. A konzultációkat az egyik Szerződő Fél konzultációs kérelmének kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni.
2. Ha bármelyik Szerződő Fél kívánatosnak tartja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását, konzultációt kérhet a másik Szerződő Féltől. A konzultációk megbeszélések vagy levelezés útján is lefolytathatóak, és azokat a kérelem keltétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni. Az így elfogadott módosítások a 23. Cikk szerint lépnek hatályba.
3. A jelen Megállapodásnak a jelen Cikk 2. bekezdése szerint elfogadott kiegészítései vagy módosításai, adott esetben, a Szerződő Felek részéről szükséges belső eljárások lezárultáról szóló, diplomáciai úton érkezett megerősítést követően lépnek hatályba.

## **19. Cikk**

### **Vitarendezés**

1. Ha a Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatosan vita merül fel, a Szerződő Felek mindenekelőtt közvetlen tárgyalás útján törekednek annak rendezésére. A tárgyalásokba a légügyi hatóságok is bevonhatóak a jelen Megállapodás 18. Cikke 1. bekezdésének rendelkezéseivel összhangban.
2. Amennyiben a Szerződő Felek nem jutnak megegyezésre, a vitát diplomáciai konzultációk útján kell rendezni. A konzultációkat legkésőbb az egyik Szerződő Fél konzultációra vonatkozó kérésének kézhezvételének napjától számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni.
3. Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalás útján, a jelen Cikk 1. és 2. bekezdéseivel összhangban nem tudnak megegyezni, a vitát bármelyik Szerződő Fél kérésére, döntéshozatalra egy három választott bíróból álló bíróság elé terjeszthetik, amelyek közül egy-egy választott bírót a Szerződő Felek jelölnek és a harmadik választott bírót pedig a két kijelölt választott bíró. Mindegyik Szerződő Fél azon naptól számított hatvan (60) napon belül jelöli ki a választott bírót, amikor valamelyik Szerződő Fél megkapta a másiktól a vitában választott bírósági eljárást kérő értesítést diplomáciai úton. A harmadik választott bírót a második választott bíró kijelölésétől számított további hatvan (60) napon belül kell kijelölni. Ennek a harmadik választott bírónak egy másik állam állampolgárának kell lennie, a választott bíróság elnökeként jár el, és meghatározza a választott bírósági eljárás helyszínét. Ha valamelyik Szerződő Fél a meghatározott határidőn belül nem jelöl ki választott bírót, bármelyik Szerződő Fél, ahogy az eset megkívánja, felkérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét a választott bíró vagy választott bírók kijelölésére. Ebben az esetben is a harmadik választott bírónak egy harmadik ország állampolgárának kell lennie és a választott bíróság elnökeként jár el.
4. A választott bíróság szabadon határozza meg eljárásait. A nemzeti választott bírókkal kapcsolatos

költségeket az őket kijelölő Szerződő Fél viseli. A választott bíróság minden egyéb költségét a Szerződő Felek egyenlő arányban viselik.

5. A jelen Cikk 3. bekezdése szerint született bármely döntést a Szerződő Feleknek be kell tartaniuk.

6. Minden olyan esetben, amikor az egyik Szerződő Fél nem tartja be a jelen Cikk 3. bekezdése szerint meghozott döntést, és ameddig így tesz, a másik Szerződő Fél korlátozhatja, megtagadhatja vagy visszavonhatja a jelen Megállapodás alapján biztosított bármely jogot vagy kiváltságot.

## **20. Cikk**

### **A Megállapodás felvétele az ICAO nyilvántartásába**

A jelen Megállapodást, beleértve annak bármely módosítását, nyilvántartásba kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél.

## **21. Cikk**

### **Többoldalú egyezmények**

Abban az esetben, ha a Szerződő Felek többoldalú egyezményt vagy megállapodást kötnek a jelen Megállapodás által szabályozott kérdésekben, ez utóbbi hatálybalépését követően, az említett Szerződő Felek a jelen Megállapodás 18. Cikkével összhangban konzultációt tartanak annak meghatározására, hogy javasolt-e a Megállapodás felülvizsgálata annak érdekében, hogy az megfeleljen az ilyen többoldalú egyezmény vagy megállapodás rendelkezéseinek.

## **22. Cikk**

### **A Megállapodás felmondása**

Bármelyik Szerződő Fél diplomáciai úton bármikor értesítheti a másik Szerződő Felet a Megállapodásra vonatkozó felmondási szándékáról. Ezt az értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is el kell juttatni. Ilyen esetekben a Megállapodás az értesítésnek a másik Szerződő Fél általi kézhezvételének napjától számított tizenkét (12) hónap elteltével hatályát veszti, kivéve, ha ezen időszak lejártá előtt a felmondási értesítés közös megegyezéssel visszavonásra kerül. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el az értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az értesítésnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvétele után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

## **23. Cikk**

### **Hatálybalépés**

A jelen Megállapodás azon utolsó, diplomáciai úton érkezett, írásbeli értesítés kézhezvételétől számított második hónap első napján lép hatályba, amely arról tájékoztat, hogy a Szerződő Felek a jelen Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső jogi eljárásaikat befejezték.

A fentiek hitelül a Felek Kormányai által megfelelően felhatalmazott alulírottak a jelen Megállapodást aláírták.

Készült Budapesten, 2023. augusztus 19. napján, két eredeti példányban, magyar, üzbég és angol

nyelven, amely szövegek mindegyike hiteles. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

## I. FÜGGELÉK

Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodáshoz

### ÚTVONALTERV

#### I. Szakasz

Magyarország légügyi hatósága által kijelölt légitársaságok az alábbi meghatározott útvonalakon üzemeltethetnek járatokat:

Pontok Magyarországon	Közbenső pontok	Pontok az Üzbég Köztársaságban	Túli pontok
bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok

#### II. Szakasz

Az Üzbég Köztársaság légügyi hatósága által kijelölt légitársaságok az alábbi meghatározott útvonalakon üzemeltethetnek járatokat:

Pontok az Üzbég Köztársaságban	Közbenső pontok	Pontok Magyarországon	Túli pontok
bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok	bármely pont vagy pontok

#### Megjegyzések:

1. A kijelölt légitársaságok módosíthatják a pontok sorrendjét vagy kihagyhatnak pontokat a jelen Függelék I. és II. Szakaszában megjelölt útvonalakon, teljes egészében vagy annak egy részén, feltéve, hogy az útvonal kiindulási pontja a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén található.
2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai, a számukra megfelelő módon, közösen kiszolgálhatják a másik Szerződő Fél államának területén az I. és II. Szakaszokban megjelölt, meghatározott útvonalakon lévő pontokat.
3. A Magyarország területén, valamint az Üzbég Köztársaság területén található, az I. és II. Szakaszokban megjelölt, valamint a közbenső és túli, mindkét útvonal tekintetében az ötödik forgalmi szabadságjog gyakorlása nélkül létesített pontokat a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai szabadon választhatják ki, és azokról a Szerződő Felek légügyi hatóságai a járatok indításának megkezdése előtt (30) nappal állapotnak meg. Az eredetileg kiválasztott pontok szintén helyettesíthetők más pontokkal.
4. Az ötödik forgalmi szabadságjogok nem gyakorolhatóak a közbenső vagy a túli pontok és a másik Szerződő Fél államának területén lévő pontok között, kivéve, ha a Szerződő Felek két légügyi hatósága erre vonatkozó megállapodást köt.

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF HUNGARY**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Uzbekistan hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to promote an international aviation system which offers fair and equal opportunities to their respective airlines for the operation of the services and which allows them to compete in accordance with the legislations of States of each Contracting Party;

Desiring to conclude an Agreement complementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

Have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

1. For the purpose of the interpretation and application of this Agreement, except as otherwise provided herein:

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Aeronautical Authorities" means in the case of Hungary, the Director General of Civil Aviation; and in the case of the Republic of Uzbekistan, the Ministry of Transport or, in both cases, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;

c) the term "designated airline" means the airline providing international air services that each Contracting Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as

established in the Annex to this Agreement and in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the terms “territory”, “international air service”, and “stop for non traffic purposes” have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term “Agreement” means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

f) the term “specified routes” means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

g) the term “agreed services” means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement;

h) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight (except mail) including any significant additional benefit granted or provided together with the said transport as well as the commission to be paid in connection with the sale of tickets and with the corresponding transactions for the carriage of goods. It also includes the conditions for the application of the transport price and the payment of the appropriate commission;

i) the term “nationals”, in the case of Hungary shall be understood as referring to nationals of European Union Member States, and in the case of the Republic of Uzbekistan, shall be understood as referring to nationals of the Republic of Uzbekistan;

j) the term “EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

k) the term “user charges” means a charge made to airlines by the relevant authorities for the use of an airport or of air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

l) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;

2. The Annex forms an integral part of this Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## **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 routes specified in the Annex hereto.

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

a) to fly over the territory of State of the other Contracting Party without landing;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Route Schedule in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down international traffic of passengers, cargo and mail, jointly or separately, in accordance with the provisions of the

Annex to this Agreement.

3. Airlines of either Contracting Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in paragraphs a) and b) above.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the State of the other Contracting Party, passengers, their baggage, and cargo including mail, carried for hire or remuneration for discharge at another point within the territory of the State of that other Contracting Party.

### **Article 3**

#### **Designation of airlines and operating authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such designation, and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall grant with minimum procedural delay the appropriate operating authorizations and permissions, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article.

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

4. The granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article shall require:

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

i) it is established in the territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

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

i) it is established in the territory of the Republic of Uzbekistan and has a valid Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authorities of the Republic of Uzbekistan; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Uzbekistan.

5. 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 transportation by



the Contracting Party considering the application or applications in conformity with the provisions of the Convention; and

6. The standards set forth in Articles 9 and 10 are being maintained and administered;

7. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in accordance with the provisions established in this Agreement.

#### **Article 4**

##### **Withdrawal or suspension of an operating authorization**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or technical permissions or to suspend the exercise of the rights granted in this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights where:

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

i) it is not established in the territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii) the airline is already authorized to operate under a bilateral Agreement between the Republic of Uzbekistan and another European Union Member State and the Republic of Uzbekistan demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

iv) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by the European Union Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the Republic of Uzbekistan and that European Union Member State, and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Uzbekistan.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Uzbekistan shall not discriminate European Union air carriers on the ground of nationality.

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

i) it is not established in the territory of the Republic of Uzbekistan or does not have a valid Air Operator Certificate issued by the aeronautical authorities of the Republic of Uzbekistan; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Uzbekistan; or

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

(d) in any case in which that airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

(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 9 and 10 of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions under Articles 9 and 10 and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of the legislations of States of the Contracting Parties, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree.

## **Article 5**

### **Principles governing the operation of agreed services**

1. Each Contracting Party shall ensure for the designated airlines of both Contracting Parties fair and equal opportunities to compete in the operation of the agreed services governed by this Agreement. Each Contracting Party shall make sure that its designated airline or airlines operate(s) in conditions permitting the respect of this principle and shall, when appropriate, take steps to ensure such respect.

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories on the specified routes shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor compatible with tariffs in compliance with the provisions of Article 14 of this Agreement, of appropriate capacity to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail in order to encourage orderly development of air services between the territories of the State of the Contracting Parties.

## **Article 6**

### **Fair competition**

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

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application.

They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airline(s) providing air transport services to/from the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 19 of this Agreement.

#### Unfair competition

5. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

#### Public subsidies and support

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 6 above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 6 above. The submission of such information may be subject to its confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6:

(a) if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs 5 or 6 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of State of the

other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

(b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs 5 or 6 above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

#### Antitrust

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2, and shall prohibit airline(s):

(a) in conjunction with any other airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question, and

(b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10, if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph 10 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty

(30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

## **Article 7**

### **Application of laws and regulations**

1. Legislation of State of each Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its State territory of aircraft engaged in international air services or related to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The legislation controlling over the entry, movement, stay and departure of passengers, crew, baggage, mail and cargo, over the territory of State of each Contracting Party, and also the regulations related to the requirements of entry and departure from the country, clearance, aviation security, immigration, customs passports, currency, and health, quarantine and sanitary measures, shall be applied in such territory to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

## **Article 8**

### **Recognition of certificates and licences**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the legislation of State of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying and/or landing in its own territory.

## **Article 9**

### **Aviation safety**

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 the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

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

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

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

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above 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 or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or other form of dialogue that immediate action is essential to the safety of an airline or airlines operation.

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

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

other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

## **Article 10**

### **Aviation security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention and its Annexes, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.
3. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Hungary, European Union law.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible

commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

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

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

## **Article 11**

### **User charges**

1. User charges that may be imposed by the relevant Authorities or bodies from one Contracting Party on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airport facilities and services, safety, security, air navigation and other facilities under their control shall be just, reasonable, non-discriminatory and equitably apportioned among categories of users. They shall not be higher than those imposed for the use of such services and facilities by any other airline operating the same or similar international services.

2. These charges may reflect, but shall not exceed, an equitable proportion of the total cost incurred for the provision of airport facilities and services as well as the safety, security and air navigation services and facilities. The services and facilities for which charges are made, shall be provided on an economic and efficient basis. The Authorities or relevant bodies of each Contracting Party shall notify the designated airline or airlines of the other Contracting Party of any proposed significant change concerning these charges; such notification shall take place within a reasonable period of time before the change enters into force. In case of an increase of charges, each Contracting Party shall encourage consultations between the Authorities or relevant bodies in its territory and the airlines using the services and facilities.

## **Article 12**

### **Customs duties and taxes**

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment (the equipment necessary to be used during the operation of the aircraft), supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt, on a reciprocal basis and in accordance with the applicable legislation, from all limitations on imports, taxes on property, customs duties, special taxes and fees or similar charges and other duties or taxes levied in the territory of the State of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be an exemption from the same duties and taxes, with the exception of payments



corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of State of either Contracting Party, within the limits fixed by the Authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft operated on agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;

b) spare parts, brought into the territory of State of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuels and lubricants destined to supply aircraft operated in international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of State of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) printed tickets, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of State of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the national customs legislation of the Contracting Parties.

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 State of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in this Article provided that the other airline or airlines enjoy the same exemptions from that other Contracting Party.

5. Passengers in transit across the territory of State of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to the controls established under the national customs legislation of the Contracting Parties. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other taxes.

6. The exemptions provided for in this Article shall be granted in accordance with the procedures established in the national customs legislation of the Contracting Parties.

7. In conformity with European Union legislation, nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Uzbekistan that operates between a point in the territory of Hungary and another point in the territory of Hungary or of another European Union Member State.

8. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Uzbekistan from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Hungary that operates between a point in the territory of the Republic of Uzbekistan and another point in the territory of the Republic of Uzbekistan.

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

## **Article 13**

### **Capacity**

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement.
2. The frequencies, capacity and traffic rights to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed through discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
3. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. For the approval of the schedules, airlines shall submit their operations that shall include in particular the timetables, the frequency of the services, the types of aircraft, the configurations and the numbers of seats to be made available to the public.
4. Any alteration made in an approved schedule at a later date shall also be submitted for approval.
5. In instances where any of the Contracting Parties considers that the services provided by one or more airlines of the other Contracting Party do not comply with the requirements and principles provided by this Article, it may ask for consultations in accordance with Article 18 of this Agreement in order to examine the operations in question and determine on a mutual basis any action which may be deemed necessary.

## **Article 14**

### **Tariffs**

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit and other market considerations. 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. Without prejudice of the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
  - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
  - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
  - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
  - d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to

eliminate competition.

3. Where the Aeronautical Authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 2.a, 2.b, 2.c and 2.d of this Article they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and to the airline involved as soon as possible; and it may request consultations in accordance with the procedures established under paragraph 4 of this Article.

4. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party may request the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party consultations on any tariff charged by an airline of the other Contracting Party for the International carriage to or from the territory of State of the first Contracting Party, including those tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the tariff shall go into effect or continue in effect.

## **Article 15**

### **Commercial opportunities**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of State of the other Contracting Party, their offices and representatives, as well as their commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organization, company or airlines operating in the territory of State of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of State of that Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall grant the necessary staff of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, authorized access in its territory to the airport and the areas concerned by the aircraft operations, crew, passengers and cargo of a designated airline of the other Contracting Party.

4. Should special circumstances require the entry or permanence of staff on an emergency and temporary basis, the authorizations, visas and any other documents required by the legislation of State of each Contracting Party shall be processed promptly so as not to delay the entry of such personnel into the state concerned.

5. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union law, each airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground-handling in the territory of State of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

6. On a reciprocal and non-discriminatory basis with respect to any other airline operating in international traffic, the airlines designated by the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, and in any currency in accordance with the legislation in force in each Contracting Party.

7. The airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

8. Such remittances shall be made without prejudice to any fiscal obligations in force in the territory of State of either Contracting Party.

9. The airlines designated by the Contracting Parties shall be permitted to make such remittances on the due dates in foreign currency at the official rate of exchange in force at the time of the request.

10. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the State territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

## **Article 16**

### **Cooperative marketing arrangements**

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, or on any sector of the routes, the designated airlines of each Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with airlines of any one of the two Contracting Parties or with third country airlines holding the appropriate route and traffic rights. In the event of third country airlines, should such a third Party not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

2. Where a designated airline operates services under code-share arrangements, as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline.

3. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline.

4. No fifth freedom traffic rights shall be exercised by the marketing airlines on the services provided under code-share arrangements.

5. The designated airlines of any one of the Contracting Parties may transfer traffic between the aircraft involved in code share operations, without restrictions on the number, size or type of aircraft, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

6. Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic. In respect of each ticket sold, the purchaser must be informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

7. The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the start of the operations.

## **Article 17**

### **Statistics**

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried by the airlines designated by one Contracting Party on the agreed services to or from the territory of State of the other Contracting Party in the same form as they have been prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting parties, at the request of either Contracting Party.

## **Article 18**

### **Consultations and modifications**

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of a request for consultations by a Contracting Party.

2. If either Contracting Party considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force in accordance with Article 23.

3. The amendments or modifications to this Agreement agreed upon according to the provisions of paragraph 2 of this Article shall, where appropriate, come into effect after confirmation, through diplomatic channels, that the internal procedures required in each Contracting Party have been completed.

## **Article 19**

### **Settlement of disputes**

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

negotiation. The Aeronautical Authorities can be involved in such negotiations in accordance with the provisions of Article 18 paragraph 1 of this Agreement.

2. If the Contracting Parties fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic consultations. Such consultations shall begin within a period of no more than sixty (60) days following the date of receipt of a request for consultations by one Contracting Party.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and a third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration on the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days as from the designation of the second arbitrator. This third arbitrator shall be a national of another State, shall act as the President of the Tribunal and shall determine the venue where the Arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.

4. The arbitral tribunal shall freely determine its procedures. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the Contracting Party that nominated him. All other expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. The Contracting Parties shall comply with any decisions under paragraph 3 of this Article.

6. In any case where one of the Contracting Parties does not comply with a decision under paragraph 3 of this Article and for as long as it so does, the other Contracting Party may limit, refuse or revoke any right or privilege granted under this Agreement.

## **Article 20**

### **Registration with ICAO**

The Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## **Article 21**

### **Multilateral conventions**

In the event of the conclusion by both Contracting Parties of a Multilateral Convention or Agreement concerning matters regulated by this Agreement after the latter has come into force, the said Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 18 of this Agreement in order to determine the advisability of revising the Agreement to conform to the provisions of such Multilateral Convention or Agreement.

## **Article 22**

### **Termination**

Either Contracting Party may at any time through diplomatic channels notify to the other

Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such cases, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry 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 the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## **Article 23**

### **Entry into force**

The present Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt through diplomatic channels of the last written notification that the Contracting Parties has finished internal state procedures necessary for the entry into force of the Agreement.

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

Done at Budapest, the 19<sup>th</sup> August, 2023, in two original copies, in the Hungarian, Uzbek and English languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

## **ANNEX I**

To the Air Services Agreement between the Government of Hungary and the Government of the Republic of Uzbekistan.

### **ROUTE SCHEDULE**

#### **Section I**

The airlines designated by the Aeronautical Authorities of Hungary are entitled to operate air services on the specified routes:

Points in Hungary	Intermediate points	Points in the Republic of Uzbekistan	Points beyond
any point or points	any point or points	any point or points	any point or points

#### **Section II**

The airlines designated by the Aeronautical Authorities of the Republic of Uzbekistan are entitled to operate air services on the specified routes:

Points in the Republic of Uzbekistan	Intermediate points	Points in Hungary	Points beyond
any point or points	any point or points	any point or points	any point or points

#### **Notes:**

1. The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated in sections I and II of this Annex, in whole or part of its services, provided that the departure point on the route is located in the territory of State of the Contracting Party which has designated such

airlines.

2. The designated airlines of each Contracting Party may, at their convenience, serve in co-terminalisation points of the specified routes in sections I and II in the territory of State of the other Contracting Party.

3. The points in the territory of Hungary and the points in the territory of the Republic of Uzbekistan indicated in sections I and II and intermediate points and points beyond established on both routes to be operated without fifth freedom traffic rights, shall be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and agreed by the Aeronautical Authorities of each Contracting Party (30) days before the commencement of the services. The points initially selected may be replaced likewise.

4. No fifth freedom traffic rights shall be exercised between intermediate points or points beyond and the territory of State of the other Contracting Party unless an agreement to that effect is made between the two aeronautical authorities of the Contracting Parties.



## Általános indokolás

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (3) bekezdése, valamint a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés a) pontja alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában közzétételre kerül.

A Wizz Air – a légitársaság keleti járatnyitási politikájával összhangban – az elmúlt években érdekeltségét fejezte ki Magyarország és Üzbegisztán közötti légi járat indítása iránt, elsősorban Taskent-Budapest útvonalon, a későbbiekben pedig további úticélok, például Szamarkand és Bukhara elérésére. Ezen üzemelési szándékokra tekintettel, a járatindítás jogi háttérének biztosítása érdekében is, a magyar légügyi főigazgató 2021. júniusban kezdeményezte az üzbég félnél a kétoldalú légiközlekedési megállapodás-tervezet kidolgozását, valamint megküldte a magyar fél részéről javasolt szövegtervezetet és jelezte egyúttal a Wizz Air érdekeltségét is a közvetlen légi járatok beindítása iránt.

A Megállapodás létrehozására magyar részről a Magyarország Kormánya és az Üzbég Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás létrehozására adott felhatalmazásról szóló 21/2020. (III. 20.) ME határozat adott felhatalmazást.

A 2021. szeptemberi taskenti magas szintű találkozón az üzbég miniszterelnökhelyettes kifejezte, hogy az üzbég fél kész repülőtereit megnyitni és a Wizz Air járatait fogadni. A kétoldalú szakértői szövegegyeztetések 2022. év folyamán lezajlottak, több ízben történt levélváltás a két fél között a szövegtervezet pontosítása és korrigálása céljából. A megállapodás-tervezet parafálására 2022. október 27-én, a TÁSZ közlekedési miniszterek ülése keretében került sor Taskentben. A tárgyalások eredményét az Európai Bizottságnál (a továbbiakban: Bizottság) notifikálta hazánk. A Megállapodás létrehozására vonatkozó egyetértéséről a Bizottság 2023. május 18-i válaszában tájékoztatta az Építési és Közlekedési Minisztériumot.

A Megállapodás szövegének végleges megállapítására a 70/2023. (VIII.18.) ME határozat adott felhatalmazást.

Időközben az üzbég fél is jelezte járatindítási szándékát a két főváros között. Az üzemeltetésre a Qanot Sharq légitársaság került kijelölésre, amelynek első járata 2023. augusztus 20-án érkezett Budapestre. A Qanot Sharq döntése alapján a Taskent-Budapest-Taskent járat szeptember 10-től átmenetileg szünetel.

## Részletes indokolás

### 1. §

A Megállapodás törvényhozási tárgykörbe tartozó rendelkezéseket tartalmaz, ezért a nemzetközi

szerveződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 7. § (1) bekezdésének *a*) pontjában foglaltakra tekintettel a Megállapodás kötelező hatályának elismerésére az Országgyűlés adhat felhatalmazást.

## 2. §

Az Nsztv. 7. § (2) bekezdése és 9. § (1) bekezdése szerint a Megállapodás kihirdetése az Országgyűlés hatáskörébe tartozik.

## 3. §

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *b*) pontjának megfelelően a törvény 1. melléklete a Megállapodás hiteles magyar nyelvű szövegét, a 2. melléklete a hiteles angol nyelvű szövegét tartalmazza.

## 4. §

Hatályba léptető rendelkezés. A hatálybalépés napját – az Nsztv. 10. § (4) bekezdésének megfelelően – a külpolitikáért felelős miniszter a Magyar Közlönyben közzétett közleményével állapítja meg.

## 5. §

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *f*) pontjának megfelelően tartalmazza a Megállapodás végrehajtásáért felelős szerv (miniszter) megjelölését.