

2023. évi törvény

a Magyarország Kormánya és Mongólia Kormánya közötti Légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és Mongólia 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. §, és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 26. Cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, valamint 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
MONGÓLIA KORMÁNYA
ÉS
MAGYARORSZÁG KORMÁNYA KÖZÖTT

Mongólia Kormánya, valamint Magyarország Kormánya, a továbbiakban: a „Szerződő Felek”,
a Chicagóban, 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési
Egyezmény részes feleiként;

attól az óhajtól vezérelve, hogy megállapodást kössenek a területeik közötti és azon túli légi járatok
elősegítése céljából

azzal a szándékkal, hogy hozzájáruljanak a nemzetközi polgári repülés fejlődéséhez,
az alábbiakban állapodtak meg:

Tartalomjegyzék

Preambulum

1. Cikk	Fogalom-meghatározások
2. Cikk	Forgalmi jogok nyújtása
3. Cikk	Kijelölés és engedélyezés
4. Cikk	Az üzemelési engedélyek visszatartása, visszavonása vagy korlátozása
5. Cikk	Jogszabályok alkalmazása
6. Cikk	Közvetlen tranzit
7. Cikk	Bizonyítványok és engedélyek kölcsönös elismerése
8. Cikk	A légiközlekedés biztonsága
9. Cikk	A légiközlekedés védelme
10. Cikk	Használati díjak
11. Cikk	Vámok és egyéb díjak
12. Cikk	Tisztességes verseny
13. Cikk	Viteldíjak
14. Cikk	Bevételek átutalása
15. Cikk	Kereskedelmi tevékenységek
16. Cikk	Járatmegosztásra vonatkozó megállapodások
17. Cikk	Menetrendek
18. Cikk	Statisztikai adatok
19. Cikk	Konzultációk
20. Cikk	Viták rendezése
21. Cikk	Módosítások
22. Cikk	Intermodális szolgáltatások
23. Cikk	Multilaterális egyezmények
24. Cikk	Nyilvántartásba vétel a Nemzetközi Polgári repülési Szervezetnél (ICAO)
25. Cikk	Felmondás
26. Cikk	Hatálybalépés

1. CIKK

Fogalom-meghatározások

Jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a szöveg másként rendelkezik:

- (a) „Egyezmény”: a Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény, beleértve annak valamennyi, az Egyezmény 90. cikkelye alapján elfogadott Függelékét és a Függelékek vagy az Egyezmény 90. és 94. cikke szerinti valamennyi módosítását, amennyiben ezen Függelékek vagy módosítások mindkét Szerződő Fél vonatkozásában hatályba léptek;
- (b) „Megállapodás”: a jelen Megállapodás, ennek Függeléke és ennek vagy a jelen Megállapodás módosítása;
- (c) „légügyi hatóságok”: Mongólia esetében Mongólia Útügyi és Közlekedés-fejlesztési Minisztériuma és a Mongol Polgári Légügyi Hatóság, Magyarország esetében a légügyi főigazgató, illetve mindkét esetben jogutódjaik vagy bármely olyan személy vagy szervezet, aki/amely felhatalmazásra került a fent említett hatóságok által jelenleg gyakorolt vagy hasonló funkciók ellátására;

- (d) „légi szállítás”: utasok, poggyász, áruk és postai küldemények nyilvános szállítása légi járművel, külön-külön vagy együttesen;
- (e) „légi járat”, „nemzetközi légi járat”, „légitársaság”, valamint „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: az Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
- (f) „terület” egy állam vonatkozásában: az Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír;
- (g) „megállapodás szerinti járatok”: menetrend szerinti nemzetközi légi járatok a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakon, utasok, poggyász, áruk és postai küldemények külön-külön vagy együttesen történő szállítása céljából, összhangban a megegyezett kapacitással;
- (h) „kapacitás”:
 1. A légi jármű tekintetében az útvonalon vagy egy útvonal-szakaszon rendelkezésre álló légi jármű hasznos terhelése,
 2. Meghatározott légi járat tekintetében a jelen Megállapodás alapján nyújtott szolgáltatásokhoz használt légi járművek kapacitása, megszorozva a járatok számával (gyakoriság) vagy a piaci alapon kínált ülőhelyek számával vagy a rakomány tonna mennyiségével (várospáronként vagy országokként) egy adott útvonalon, egy meghatározott időszakban, mint például napi, heti, szezonális vagy éves alapon;
- (i) „kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. Cikkével összhangban a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére kijelölt és engedélyezett légitársaság;
- (j) „viteldíj”: az utasok, a poggyász és/vagy az áruk (kivéve a postai küldeményeket) légi közlekedési úton történő szállításáért fizetendő bármely viteldíj, tarifa vagy költség (beleértve az ezzel kapcsolatos bármely más szállítási módot is), amelyet a légitársaság, beleértve ügynökeiket is felszámít, valamint az ezen viteldíjak, tarifák vagy költségek alkalmazhatóságát szabályozó feltételek;
- (k) „használati díjak”: az illetékes légiközlekedési hatóság által a légitársaságnak felszámított vagy ezen hatóság által engedélyezett díjak a repülőtéri ingatlanok vagy létesítmények, vagy léginavigációs létesítmények, illetve légiközlekedés-védelmi létesítmények vagy szolgáltatások biztosítására, beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat és létesítményeket a légi járművek, azok személyzete, az utasok és a rakomány számára;
- (l) „intermodális járatok”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények légi járművel és egy vagy több felszíni szállítási móddal történő nyilvános szállítása, külön-külön vagy együttesen, díjazás vagy bérlet fejében;
- (m) „EU-Szerződések”: az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés;
- (n) Jelen Megállapodásban Magyarország állampolgáiraira történő hivatkozásokat – a 7. Cikk (2) bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáira való hivatkozásként kell értelmezni;
- (o) Jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra történő hivatkozásokat Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK

Forgalmi jogok nyújtása

1. Mindkét Szerződő Fél az alábbi jogokat biztosítja a másik Szerződő Fél részére a nemzetközi légi járataik tekintetében:
 - (a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;

- (b) a területén nem közlekedési célból történő leszállás joga.
2. Mindkét Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Fél részére a jelen Megállapodásban rögzített jogokat a jelen Megállapodáshoz csatolt Útvonalterv megfelelő szakasza szerinti meghatározott útvonalakon történő nemzetközi légi járatok üzemeltetése céljából. A megállapodás szerinti járatok meghatározott útvonalon történő üzemeltetése során a Szerződő Felek kijelölt légitársasága vagy légitársaságai a jelen Cikk bekezdéseiben ((1) (2)) jelzett jogokon túl jogosult/jogosultak a másik Szerződő Fél területén történő leszállásra a jelen Megállapodás Útvonaltervében rögzített útvonal meghatározott pontjain utasok, poggyász és áru felvétele és kirakodása céljából, beleértve a postai küldeményeket is.
 3. A jelen Cikk (2) bekezdésének egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának vagy légitársaságainak arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat és árut, ideértve a postai küldeményeket is, vegyen/vegyenek fel, bér vagy díj ellenében történő, és a másik Szerződő Fél területén lévő másik pontra (kabotázs), valamint harmadik ország területén lévő pontokra irányuló szállítás céljából, vagy fordítva (ötödik szabadságjog). Az ötödik légi szabadságjogok csak a Szerződő Felek légügyi hatóságai közötti külön megállapodások alapján adhatók.
 4. Amennyiben az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága fegyveres konfliktus, politikai zavargások vagy események, vagy különleges és szokatlan körülmények miatt nem tudja a megállapodás szerinti járatokat a szokásos útvonalon üzemeltetni, a másik Szerződő Fél minden erőfeszítést megtesz, hogy elősegítse ezen járatok folyamatos működését az útvonalak megfelelő ideiglenes átrendezésével.

3. CIKK

Kijelölés és engedélyezés

1. Mindkét Szerződő Félnek joga van a megállapodás szerinti járatok üzemelésére légitársaságot vagy légitársaságokat kijelölni, illetve bármely légitársaság kijelölését visszavonni vagy a korábban kijelölt légitársaságot egy másik légitársasággal helyettesíteni.
2. A légügyi hatóság, amely az üzemelési engedélyhez előírt formában és módon a kijelölt légitársaságtól megkapta a kijelölésre vonatkozó értesítést és kérelmet, a jelen Cikk (3) és (4) bekezdésében foglaltak szerint haladéktalanul megadja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának a szükséges üzemelési engedélyeket.
3. Az egyik Szerződő Fél légügyi hatósága megkövetelheti a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságtól annak igazolását, hogy képes megfelelni azon jogszabályokban és rendelkezésekben előírt feltételeknek, amelyeket az említett hatóságok a nemzetközi légi járatok üzemelésére alkalmaznak az Egyezmény előírásaival összhangban.
4. Mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságai jogosultak egy légitársaság kijelölésének elfogadását megtagadni és a jelen Cikk (2) bekezdésében említett üzemelési engedély kiadását elutasítani, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket a jelen Megállapodás 2.

Cikkében meghatározott jogok gyakorlásához szükségesnek tartanak, amennyiben a Szerződő Fél nem tudja igazolni, hogy:

(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 üzemeltetési engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és
- (iii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete az Európai Unió tagállamai és/vagy az Európai Unió tagállamainak állampolgárai, és/vagy a Függelékben felsorolt más államok és/vagy ezen más államok állampolgárainak kezében van;

(b) Mongólia által kijelölt légitársaság esetén:

- (i) a légitársaság rendelkezik Mongólia által kiadott érvényes működési engedéllyel és üzemeltetési engedéllyel, és a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét Mongólia gyakorolja és tartja fenn; és
- (ii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén valamint tényleges felügyelete Mongólia és/vagy Mongólia állampolgárainak kezében van; és

(c) A légitársaságot kijelölő Szerződő Fél betartja a jelen Megállapodás 8. és 9. Cikkében foglalt rendelkezéseket.

5. Amennyiben egy légitársaságot a jelen Cikkkel összhangban kijelöltek és engedélyeztek, teljes egészében vagy részben üzemeltetheti a megállapodás szerinti járatokat, amelyekre kijelölték, feltéve, hogy a légitársaság megfelel a jelen Megállapodás vonatkozó rendelkezéseinek.

4. CIKK

Az üzemelési engedélyek visszatartása, visszavonása vagy korlátozása

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai jogosultak a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának üzemelési engedélyét visszavonni vagy a jelen Megállapodás 2. Cikkében meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni, vagy ezen jogok gyakorlását olyan ideiglenes vagy állandó feltételekhez kötni, amelyeket szükségesnek tart, amennyiben:

(a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

- (i) a légitársaságot az EU Szerződések értelmében nem Magyarország területén jegyezték be, 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 tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete nem az Európai Unió tagállamai és/vagy az Európai Unió tagállamainak állampolgárai, és/vagy a mellékletben felsorolt más államok és/vagy ezek állampolgárainak kezében van.

(b) Mongólia által kijelölt légitársaság esetén:

- (i) a légitársaság nem rendelkezik Mongólia által kiadott érvényes működési engedéllyel vagy üzemeltetési engedéllyel, vagy a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem Mongólia gyakorolja vagy tartja fenn; vagy
- (ii) a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete nem Mongólia és/vagy Mongólia állampolgárainak kezében van;

(c) a légitársaság az ezen jogokat megadó Szerződő Fél légiközlekedési hatóságai előtt nem tudja bizonyítani, hogy képes teljesíteni az ezen hatóságok által alkalmazott jogszabályok és rendelkezések szerinti feltételeket, az Egyezmény rendelkezéseivel összhangban;

(d) a légitársaság egyébként nem a jelen Megállapodásban előírt feltételeknek megfelelően működik; vagy

(e) a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél nem tartja be a jelen Megállapodás 8. és 9. Cikkében foglalt rendelkezéseket.

A jelen bekezdés szerinti jogának gyakorlása során Mongólia nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést nemzeti alapon az európai uniós légitársaságok között.

2. Hacsak nem szükséges azonnali intézkedés a fent említett jogszabályok és rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében, a jelen Cikk (1) bekezdésében felsorolt jogok csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával folytatott konzultációt követően gyakorolhatók. A Szerződő Felek légügyi hatóságai közötti konzultációkat bármelyik légügyi hatóság kérésének időpontjától számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni, hacsak a légügyi hatóságok másként nem állapodnak meg.

5. CIKK

Jogszabályok alkalmazása

1. Az egyik Szerződő Fél azon jogszabályait és rendelkezéseit, amelyek a nemzetközi légi járatok üzemeltetése során használt légi járműveknek a területére történő belépését és onnan való kilépését, vagy ezen légi járműveknek a területén történő üzemelését és navigációját szabályozzák, alkalmazni kell a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának légi járművére.
2. Az egyik Szerződő Fél területén az utasok, személyzet, poggyász és áru, illetve postai küldemények belépésére, ott-tartózkodására, tranzitálására vagy kilépésére vonatkozó hatályos jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat, így a belépéssel, kilépéssel,

bevándorlással, útlevelekkel, vámeljárásokkal, pénznemekkel, karanténnal, egészségügyi, állat-egészségügyi vagy higiéniai intézkedésekkel kapcsolatos jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat kell alkalmazni a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának légi járműve által szállított utasokra, személyzetre, poggyásza, árura és postai küldeményre az említett Szerződő Fél területére való belépéskor vagy onnan történő kilépéskor vagy az ott tartózkodás során.

3. A vámeljárási-, bevándorlási, karantén- és hasonló előírások alkalmazása során egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben saját vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető légitársaságával szemben.

6. CIKK

Közvetlen tranzit

A Szerződő Felek területein közvetlen tranzitban áthaladó és a repülőtér e célra fenntartott területét el nem hagyó utasokat, poggyászt, árut és postai küldeményeket nem kell további vizsgálatnak alávetni, kivéve, ha ezt repülésvédelmi, kábítószer-ellenőrzési okok, illegális beutazás megelőzése vagy különleges körülmények indokolják. A közvetlen tranzitban lévő poggyász és áru mentesül a vámok és más hasonló adók alól.

7. CIKK

Bizonyítványok és engedélyek kölcsönös elismerése

1. Az egyik Szerződő Fél jogszabályai és eljárásai szerint, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályoknak és eljárásoknak megfelelően kiadott vagy érvényesített, még érvényben lévő légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket a másik Szerződő Fél a légi járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy ezen bizonyítványok és engedélyek legalább teljesítik vagy meghaladják 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 szakszolgálati bizonyítványok és engedélyek elismerését a saját területük fölötti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.
3. Ha az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyben vagy bizonyítványban meghatározott előjogok vagy feltételek az Egyezményben megállapított szabványoktól eltérést tesznek lehetővé, függetlenül attól, hogy ezen eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek benyújtották-e vagy nem, a másik Szerződő Fél a Szerződő Fél jogainak sérelme nélkül, a 20. Cikkkel összhangban, konzultációt kérhet a Szerződő Féltől annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a kérdéses gyakorlat elfogadható-e számára.

8. CIKK

A légiközlekedés biztonsága

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Szerződő Fél által fenntartott biztonsági előírásokkal kapcsolatosan, 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 a konzultációt követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél 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 a másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Fél észszerű időn, de minden esetben tizenöt (15) napon belül vagy az esetlegesen hosszabb, elfogadott időtartamon belül nem teszi meg 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 üzemelése céljából működtetett bármely légi járművet a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak, a másik Szerződő Fél területén, a fedélzetre vagy a légi jármű környékére kiterjedő vizsgálatnak (jelen Cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzés”-nek) alávetni abból a célból, hogy ellenőrizzék a légi jármű és a személyzet okmányainak érvényességét, valamint a légi jármű és felszereléseinek meglévő állapotát, feltéve, ha 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 üzemben tartózára vagy személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, nem felelnek meg vagy nem haladják meg az Egyezmény szerint meghatározott minimumkövetelményeket.
5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága az általa üzemeltetett légi járműhöz a jelen Cikk 3. bekezdésével összhangban történő forgalmi előtéri ellenőrzés elvégzése céljából való hozzáférést 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 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 biztonsága vagy 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 nézve, valamint ezen légitársaság üzemelésének engedélyezésével kapcsolatban.

9. CIKK

A légiközlekedés védelme

1. A Szerződő Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi. A nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános jellegének korlátozása nélkül, a Szerződő Felek különösen a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én, Tokióban aláírt Egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án, Hágában aláírt Egyezmény, a polgári légiközlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án, Montrealban aláírt Egyezmény, ennek Kiegészítő Jegyzőkönyve, a polgári légiközlekedést szolgáló nemzetközi repülőtereken elkövetett erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv és a műanyag robbanóanyagok felderítés céljából történő megjelöléséről 1991. március 1-jén, Montrealban aláírt Egyezmény, valamint bármely más, a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó egyezmény és jegyzőkönyv rendelkezéseivel összhangban járnak el, amelyet mindkét Szerződő Fél betart.
2. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ezen légi járművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés megelőzése érdekében.
3. A Szerződő Felek kölcsönös kapcsolataikban az ICAO által megállapított és az Egyezmény Függelékeiben megjelölt, a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járnak el, amennyiben ezek a Szabványok és Ajánlott Eljárások a Szerződő Felekre nézve alkalmazhatóak; és meg kell követelniük, hogy a nyilvántartásukban szereplő légi járművek üzemeltetői vagy a légi járművek olyan üzemeltetői, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy állandó székhelye a

területükön van, továbbá a területeiken lévő repülőterek üzemeltetői légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.

4. A Szerződő Felek egyetértenek abban, hogy ezen légi jármű-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. A Szerződő Felek gondoskodnak arról, hogy területeiken hatékony és megfelelő intézkedéseket alkalmaznak a légi járművek védelmére és az utasok, a személyzet, a kézipoggyászok, a poggyász, az áru és a légi járművön található készletek átvizsgálására a beszállás vagy berakodás előtt és közben. A Szerződő Felek egyetértenek abban is, hogy pozitív megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél azon kérését, hogy észszerű konkrét biztonsági intézkedéseket hozzanak meg egy adott fenyegetéssel szemben.
5. Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése vagy ezen veszély fennállása, vagy más, a légi jármű, 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 más, ezen cselekmény vagy fenyegetés gyors és biztonságos megszüntetésére irányuló megfelelő intézkedések meghozatala révén.

10. CIKK

Használati díjak

1. Az egyik Szerződő Fél területén a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára a repülőterek, léginavigációs és egyéb berendezések használatáért kiszabott díjak nem lehetnek magasabbak, mint amit bármely más, hasonló nemzetközi légi járatokat teljesítő, azonos kategóriájú légi jármű fizetne.
2. Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben saját légitársaságát vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető légitársaságával szemben az irányítása alatt álló repülőterek, légi útvonalak, légiforgalmi szolgáltatások és kapcsolódó létesítmények használata során.
3. A Szerződő Felek ösztönzik a használat díjakról szóló konzultációkat a díjszabásért felelős illetékes hatóságaik, valamint a díjszabásért felelős illetékes hatóságok által nyújtott szolgáltatásokat és berendezéseket igénybe vevő légitársaságok között, lehetőség szerint ezen légitársaságok képviseleti szervezetein keresztül. A díjak módosítására irányuló bármilyen javaslatokról észszerű időben kell értesíteni ezen légitársaságot annak érdekében, hogy a módosítások végrehajtása előtt lehetősége legyen véleménye kifejtésére. A Szerződő Felek továbbá ösztönzik a díjszabásért felelős illetékes hatóságok és ezen légitársaságok közötti, a használati díjakra vonatkozó információk cseréjét.

11. CIKK

Vámok és egyéb díjak

1. Mindkét Szerződő Fél a viszonyosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályai által megengedett legteljesebb mértékben mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát a behozatali korlátozások, vámok, közvetett adók, vizsgálati díjak, valamint minden egyéb nemzeti és helyi illeték, illetve díj alól a légi járművek és a következők vonatkozásában: üzemanyag, kenőanyagok, műszaki fogyóeszközök, pótalkatrészek, beleértve a hajtóműveket, szokásos felszerelések, légi jármű készletei és élelmiszerek (beleértve az a szeszes italokat, dohányárut, italokat és egyéb, a repülés során az utasoknak eladásra kínált termékeket korlátozott mennyiségben), és egyéb olyan cikkek, amelyek kizárólag a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által használt légi jármű üzemeltetéséhez vagy kiszolgálásához szükségesek a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során, valamint a nyomtatott jegytömbök, a légi fuvarlevelek, és minden olyan nyomtatott anyag, amelyen szerepel a cég logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám anyagok.
2. A jelen Cikk által biztosított mentességek a jelen Cikk (1) bekezdésében említett olyan tételekre vonatkoznak:
 - (a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága visz be, vagy annak a nevében visznek be;
 - (b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága légi járművének fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezéstől az onnan való távozásig; és
 - (c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légi jármű fedélzetére a másik Szerződő Fél területén visznek fel, és azokat a megállapodás szerinti légi járatok üzemeltetése során kívánják felhasználni, függetlenül attól, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják fel vagy fogyasztják el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.
3. A légi jármű szokásos felszerelései, valamint azok az anyagok, felszerelések és készletek, amelyeket a Szerződő Felek kijelölt légitársasága által üzemeltetett légi járművek fedélzetén általában tartanak, a másik Szerződő Fél területén kizárólag az adott terület vámhatóságának jóváhagyásával rakhatók ki. Ebben az esetben ezen cikkek az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők mindaddig, amíg újra ki nem viszik, vagy a vámszabályoknak megfelelően más módon nem rendelkeznek róluk.
4. A jelen Cikk által biztosított mentességeket alkalmazni kell a műszaki fogyóeszközökre, pótalkatrészekre, beleértve a hajtóműveket és a szokásos fedélzeti felszereléseket is, olyan helyzetekben, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött egy másik légitársasággal a másik Szerződő Fél területén történő kölcsönadásról vagy átruházásról, feltéve, hogy ezen másik légitársaság hasonló mentességet élvez az adott Szerződő Félről. Ezen kölcsönadásokat és átruházásokat a légitársaságnak szükséges bejelentenie az illetékes vámhatóságok felé.
5. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy Magyarország nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat, vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet Mongólia kijelölt légitársaságának olyan légi

járművében használnak, amely Magyarország területének egy pontja és Magyarország területének más pontja, vagy az Európai unió egy másik tagállama területének egy pontja között üzemel.

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

12. CIKK

Tisztességes verseny

1. A Szerződő Felek tudomásul veszik, hogy közös céljuk a tisztességes és a versenyt elősegítő környezet kialakítása, valamint mindkét Szerződő Fél 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 a széleskörű versenyjogi szabályok és a független versenyjogi hatóság megléte, illetve vonatkozó versenyjogi szabályaik alapos és hatékony betartatása szintén fontos a légiközlekedési szolgáltatások hatékony biztosításához. A légi fuvarozók működésére a Szerződő Feleknek 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 alkalmazásuk biztosítása. 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 hozhatják 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 járatokat üzemeltető légitársaság(ok)ra irányul. Ezen intézkedések nem tartoznak a jelen Megállapodás 20. 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 járatok üzemeltetése 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 járatok üzemeltetéséért folyó versenyben. Ezen közfinanszírozások és támogatások magukba 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 működtetéséhez 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 ezen intézkedés átláthatóságát, amely magába foglalhatja annak előírását is, hogy a légitársaság a finanszírozást vagy támogatást egyértelműen és elkülönítve jelölje meg elszámolásaiban.
8. Mindkét Szerződő Fél a másik Szerződő Fél kérésére észszerű időben átadja 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. Ezen információk átadását ahhoz a feltételhez lehet kötni, hogy azokat az információhoz való hozzáférést kérő Szerződő Fél bizalmasan kezelje.
9. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság által az 5. és 6. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármely intézkedés sérelme nélkül:
 - a) ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaságot a fenti 5. vagy 6. bekezdés értelmében hátrányosan megkülönböztetnek vagy vele szemben tisztességtelenül járnak el 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 a Szerződő Fél ezen ügyben konzultációt kérhet a másik Szerződő Félről a kérdés megoldása érdekében. Ezen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30)

napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Felek elegendő információt nyújtanak egymásnak, annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetséges legyen.

- b) amennyiben 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 meghatározott jogoknak a másik Szerződő Fél légitársaságai általi gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítél, 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) hogy bármely más légitársasággal együttműködve olyan megállapodásokat kössenek, döntéseket hozzanak vagy összehangolt magatartást folytassanak, amelyek hatással lehetnek a Szerződő Fél felé irányuló/onnán kiinduló légiközlekedésre, és amelyek a verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozzák, vagy azt eredményezik. A tilalom alkalmazhatatlannak nyilvánítható, ha ezen megállapodások, döntések vagy gyakorlatok a szolgáltatások nyújtásának vagy elosztásának javításához járulnak hozzá, 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 ezen 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 irányuló/ onnan kiinduló légiközlekedésre.
11. Mindkét Szerződő Fél kizárólag a megfelelő és független versenyhatóságára és/vagy bíróságára bízta 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 légitársaságot érintően a fenti 10. bekezdést vélhetően megsértik és ez 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. Ezen felül a Szerződő Fél ezen ügyben konzultációt kérhet a másik Szerződő Féltől a kérdés megoldása érdekében. Ezen konzultációkat a kérelem

kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Felek megfelelő információt nyújtanak egymásnak 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 meghatározott jogoknak a másik Szerződő Fél légitársaságai általi gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési 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, és hatályát, illetve időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

13. CIKK Viteldíjak

1. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága vagy légitársaságai által a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokra alkalmazandó viteldíjakat észszerűen kell megállapítani, kellő figyelmet fordítva minden fontos tényezőre, beleértve a felhasználók érdekeit, az üzemeltetés költségeit, a járat jellemző tulajdonságait, az észszerű nyereséget, más légitársaság viteldíjait és a piacot érintő egyéb kereskedelmi megfontolásokat. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaitól, hogy a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokért általuk felszámított vagy felszámításra javasolt díjakról más légitársaságokkal konzultáljanak.
2. Egyik Szerződő Fél sem engedi meg, hogy a Szerződő Felek légitársasága(i) olyan viteldíjakat szabjanak ki vagy javasoljanak felszámítani, amelyek:
 - a) túlzott mértékűek a piaci erőfölénnyel való visszaélés miatt; vagy
 - b) alkalmazása versenyellenes magatartást valósít meg, ami olyan hatást fejt ki vagy fejthet ki, vagy kifejezetten arra irányul, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.
3. Mindkét Szerződő Fél megkövetelheti, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága(i) a területére érkező vagy onnan kiinduló szállításra általa javasolt viteldíjakat bejelentse vagy benyújtsa. Ezen bejelentést vagy benyújtást legfeljebb 30 nappal a bevezetés javasolt időpontját megelőzően lehet megkövetelni. Különleges esetekben ez az időtartam rövidebb is lehet.
4. Mindkét Szerződő Fél jogosult a saját területéről kiinduló, a két Szerződő Fél területe közötti egyirányú vagy oda-vissza irányú szállítás viteldíját jóváhagyni vagy elutasítani.
5. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területére történő szállítási viteldíj a fenti 2. bekezdésben leírt esetek körébe tartozik, ezen Szerződő Fél a viteldíjak

bejelentésének vagy benyújtásának dátumától számított tizenöt 15 napon belül értesíti a másik Szerződő Felet az egyet nem értéséről, és igénybe veheti a lenti 6. bekezdésben meghatározott konzultációs eljárásokat.

6. A Szerződő Felek a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatok tekintetében konzultációt kérhetnek bármely Szerződő Fél légitársaságának bármely viteldíja kapcsán, beleértve azt is, amikor az érintett viteldíj tekintetében elutasító vagy egyet nem értő értesítés küldésére került sor. A konzultációkat legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított harminc 30 napon belül meg kell tartani. A Szerződő Felek együttműködnek a kérdések észszerű megoldásához szükséges információk biztosításában. Amennyiben a Szerződő Felek megegyezésre jutnak, mindkét Szerződő Fél köteles minden tőle telhetőt megtenni a megegyezés végrehajtása érdekében. Amennyiben nem jön létre megegyezés, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, amelynek területéről a szállítás indul.
7. A jelen Cikk rendelkezéseivel összhangban megállapított viteldíj érvényben marad, hacsak az érintett légitársaság(ok) vissza nem vonják, vagy amíg új viteldíjat nem hagynak jóvá.

14. CIKK Bevételek átutalása

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársasága jogosult a másik Szerződő Fél területén szerzett helyi kiadásokon felüli bevételeket átváltani és szabadon átváltható valutában saját területére átutalni. Az átváltás és az átutalás korlátozás nélkül, az átutalás napján ezen ügyletekre érvényes devizapiaci árfolyamon történik. Amennyiben nincs devizapiaci árfolyamrendszer, az átváltás és az utalás korlátozás nélkül, az átutalás napján érvényes hivatalos árfolyam alapján történik. A tényleges átutalás késedelem nélkül történik, és az nem terhelhető semmilyen díjjal, kivéve a bankok által ezen tranzakciókért szedett általános szolgáltatási díjakat.
2. Amennyiben a Szerződő Felek közötti fizetéseket külön megállapodás szabályozza, ezen megállapodást kell alkalmazni.

15. CIKK Kereskedelmi tevékenységek

1. Mindkét Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságának a jogot arra, hogy területén nemzetközi légi járatokat és kapcsolódó termékeket értékesítsen és forgalmazzon akár közvetlenül, akár a kijelölt légitársaság által választott ügynökökön vagy más közvetítőkön keresztül, beleértve az irodák létrehozásának jogát is, online és off-line egyaránt.
2. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága jogosult a másik Szerződő Félnek a beutazásra, tartózkodásra és foglalkoztatásra vonatkozó jogszabályaival és rendelkezéseivel összhangban a másik Szerződő Fél területére a nemzetközi légi járatok üzemeltetéséhez szükséges saját vezetői, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakmai személyzetet bevinni és ott fenntartani.

3. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága jogosult a másik Szerződő Fél területén felmerülő helyi költségeket, beleértve az üzemanyag vásárlását is, helyi valutában és szabadon átváltható valutában a helyi pénznemekre vonatkozó előírások szerint saját belátása szerint megfizetni.

16. CIKK

Járatmegosztásra vonatkozó megállapodások

1. A jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakon történő megállapodás szerinti járatok üzemeltetése vagy biztosítása során a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai együttműködési marketing megállapodásokat, mint például az ülés helybérleti (blocked-space) vagy közös üzemelési (code-share) megállapodásokat köthetnek:
 - (a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
 - (b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;
 - (c) harmadik ország vagy országok légitársasága(i)valfeltéve, hogy,
 - (i) minden, ezen megállapodásban részt vevő légitársaság jogosult az érintett útvonalakra és forgalmi jogokra;
 - (ii) megkapta a jóváhagyást a Szerződő Felek légiközlekedési hatóságaitól, és teljesíti a Szerződő Felek légügyi hatóságai által az ezen megállapodásokra alkalmazott követelményeket;
 - (iii) minden eladott jegy tekintetében a légitársaság az értékesítés helyén egyértelművé teszi a vásárló számára, hogy a szolgáltatás egyes szakaszait melyik légitársaság fogja ténylegesen üzemeltetni, és a vásárló melyik légitársasággal vagy légitársaságokkal lép szerződéses kapcsolatba.
2. Amennyiben egy kijelölt légitársaság, a járatmegosztásra vonatkozó megállapodás keretében, üzemeltető légitársaságként üzemelteti a megállapodás szerinti járatokat, az üzemeltetett kapacitást az említett légitársaságot kijelölő Szerződő Fél kapacitásjogosultságaiba kell beszámítani. A marketing légitársaságként eljáró kijelölt légitársaság által kínált kapacitás a másik légitársaság által üzemeltetett közös üzemelési járatokon nem számítható be az említett marketing légitársaságot kijelölő Szerződő Fél kapacitásjogosultságaiba.

17. CIKK

Menetrendek

1. Az egyik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságnak legalább harminc (30) nappal korábban be kell nyújtania jóváhagyásra a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához a tervezett járatok menetrendjét, meghatározva a gyakoriságot, a légi jármű típusát, az időpontokat, a konfigurációt, a nyilvánosság számára elérhető ülőhelyek számát és a menetrend érvényességi idejét. Ugyanez az eljárás vonatkozik annak minden módosítására.

2. Amennyiben a kijelölt légitársaság a menetrendben foglaltakon kívül további járatokat kíván üzemeltetni, engedélyt kell kérnie a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától.

18. CIKK Statisztikai adatok

Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatósága köteles a másik Szerződő Fél légügyi hatósága kérésére rendelkezésére bocsátani a kijelölt légitársaság azon időszakos vagy egyéb statisztikai adatait, amelyek észszerűen szükségesek lehetnek az első Szerződő Fél bármely kijelölt légitársasága által, a jelen Megállapodás 2. Cikkével összhangban meghatározott útvonalakon biztosított kapacitás felülvizsgálatához. Ezen adatoknak tartalmazniuk kell minden olyan információt, amely a szállított forgalom nagyságának, valamint a forgalom kiinduló pontjának és célállomásának meghatározásához szükséges.

19. CIKK Konzultációk

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai – akár megbeszélés, akár levelezés útján – kapcsolatot tartanak annak érdekében, hogy biztosítsák a szoros együttműködést a jelen Megállapodás végrehajtását érintő valamennyi kérdésben.
2. Bármely Szerződő Fél bármikor konzultációt kérhet a jelen Megállapodással kapcsolatos bármely problémáról. Ezen konzultációkat a kérelem másik Szerződő Félhez történő eljuttatásától számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni, hacsak a Szerződő Felek ettől eltérően nem állapodnak meg.

20. CIKK Viták rendezése

1. A jelen Megállapodás értelmezéséből vagy alkalmazásából eredő vita esetén a Szerződő Felek mindenképpel tárgyalás útján törekednek a rendezésre.
2. Amennyiben a Szerződő Felek nem tudják a vitát tárgyalás útján rendezni, azt egy olyan személynek vagy testületnek adhatják át, amelyről megegyeznek, tanácsadó vélemény vagy kötelező erejű határozat meghozatala céljából, ahogy arról a Szerződő Felek megállapodnak, vagy azt bármelyik Szerződő Fél kérésére határozathozatal céljából három választottbíróból álló bíróság elé kell terjeszteni.
3. A választottbírószám a következőképpen alakul meg: mindkét Szerződő Fél egy tagot jelöl ki, és ez a két tag megállapodik és egy harmadik állam állampolgárát jelöli elnöknek. Ezen tagokat hatvan (60), az elnököt pedig kilencven (90) napon belül kell kijelölni attól a naptól számítva, amikor valamelyik Szerződő Fél tájékoztatta a másik Szerződő Felet arról a szándékáról, hogy a vitát választottbírószám elé kívánja terjeszteni.
4. Amennyiben a fenti (3) bekezdésben meghatározott határidőket nem tartották be, bármely Szerződő Fél, más vonatkozó megegyezés hiányában, felkérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának elnökét a szükséges jelölések megtételére.

Amennyiben az elnök valamelyik Szerződő Fél állampolgára, vagy ha e tisztségének ellátásában egyéb módon akadályozott, az őt helyettesítő alelnöknek kell a szükséges jelöléseket megtennie.

5. A választottbíróság határozatait szavazattöbbséggel hozza. Ezen határozatok a Szerződő Felekre nézve kötelezőek. Mindkét Szerződő Fél maga viseli saját tagjának, valamint a választottbírószági eljárásban való képviselőjének költségeit; az elnök költségeit és az egyéb költségeket a Szerződő Felek egyenlő mértékben viselik. Minden egyéb tekintetben a választottbírószág határozza meg saját eljárását.

21. CIKK Módosítások

A jelen Megállapodásnak a Szerződő Felek által elfogadott bármely módosítása – a 26. Cikk rendelkezéseivel összhangban – a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltással, azon későbbi jegyzék kézhezvételétől számított hatvanadik (60) napon lép hatályba, amely megerősíti, hogy a jelen Megállapodás módosítását célzó vonatkozó belső alkotmányos eljárások befejeződtek.

22 . CIKK Intermodális szolgáltatások

Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága jogosult a légi személy- és áruszállítással kapcsolatosan bármilyen szárazföldi szállítást alkalmazni a Szerződő Felek vagy harmadik országok területein lévő bármely pontra vagy pontjáról. A kijelölt légitársaság dönthet arról, hogy saját maga látja el a szárazföldi szállítást vagy azt más szárazföldi fuvarozókkal kötött megállapodások révén biztosítja, beleértve a járatmegosztást is, az érintett Szerződő Fél területén hatályos jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfelelően. Az intermodális szolgáltatások kapcsolódó szolgáltatásként, a kombinált légi és szárazföldi szállítást magukban foglaló egységes áron nyújthatóak, feltéve, hogy az utasokat és a szállítmányozókat tájékoztatják ezen szállítással kapcsolatos tényekről.

23. CIKK Multilaterális Egyezmények

Abban az esetben, ha mindkét Szerződő Fél vonatkozásában többoldalú légiközlekedési szerződés lép hatályba, a jelen Megállapodás és mellékleteinek érintett rendelkezései nem alkalmazandók.

24. CIKK Nyilvántartásba vétel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél

Jelen Megállapodást és annak bármely, a Függelékek módosításán kívüli módosítását a Szerződő Feleknek be kell nyújtaniuk a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez nyilvántartásba vétel céljából.

25. CIKK

Felmondás

Bármelyik Szerződő Fél bármikor értesítheti a másik Szerződő Felet a jelen Megállapodás felmondására vonatkozó döntéséről; ezt az értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is el kell juttatni. Ebben az esetben a jelen Megállapodás az értesítés másik Szerződő Fél általi kézhezvételének napjától számított tizenkét hónap elteltével hatályát veszti, hacsak ezen időszak lejártá előtt a felmondási nyilatkozatot megegyezés alapján vissza nem vonják. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el az értesítés kézhezvételét, az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által történt kézhezvételt követő tizennégy nappal átvettnek kell tekinteni.

26. CIKK Hatálybalépés

Mindkét Szerződő Fél diplomáciai jegyzék útján értesíti a másik Szerződő Felet arról, hogy a jelen Megállapodás jóváhagyásához a saját országában szükséges alkotmányos követelményeket teljesítette. Jelen Megállapodás ezen két értesítés közül az utóbbi kézhezvételét követő hatvanadik (60) napon lép hatályba.

Készült két példányban, _____-en, _____ napján, angol, mongol és magyar nyelven, és mindegyik szöveg egyaránt hiteles. A jelen Megállapodás szövegének eltérő értelmezése esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

Mongólia Kormánya
nevében

Magyarország Kormánya
nevében

ÚTVONALTERV

I. A Mongólia által kijelölt légitársaság vagy légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont Mongóliában	Egyeztetendő pontok	Bármely pont Magyarországon	Egyeztetendő pontok

II. A Magyarország által kijelölt légitársaság vagy légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Egyeztetendő pontok	Bármely pont Mongóliában	Egyeztetendő pontok

MEGJEGYZÉSEK:

- 1) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai bármelyik vagy az összes járatuk során kihagyhatják bármelyik közbenső vagy túli pontot, feltéve, hogy a megállapodás szerinti járatok kezdő/végpontja ezen az útvonalakon a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.
- 2) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a légiközlekedési hatóságok közötti megállapodás alapján bármely közbenső vagy túli pontot kiszolgálhatnak anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pont és a másik Szerződő Fél területe között.
- 3) Az ötödik szabadságjog gyakorlásáról a Szerződő Felek légügyi hatóságai állapodnak meg.

A Jelen Megállapodás 3. és 4. Cikkében említett egyéb államok listája

- a) Az Izlandi Köztársaság (az Európai Gazdasági Térségről szóló Megállapodás értelmében).
- b) A Liechtensteini Hercegség (az Európai Gazdasági Térségről szóló Megállapodás értelmében).
- c) ANorvég Királyság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében).
- d) A Svájci Államszövetség (az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légiközlekedési Megállapodás értelmében).

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF HUNGARY
AND
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA

The Government of Hungary and the Government of Mongolia, hereinafter referred to as Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond, and

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,
Have agreed as follows:

Contents

Preamble

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Traffic Rights
Article 3	Designation and Authorization
Article 4	Withholding, revocation or limitation of authorization
Article 5	Application of laws
Article 6	Direct transit
Article 7	Recognition of certificates and licenses
Article 8	Aviation Safety
Article 9	Aviation Security
Article 10	User charges
Article 11	Customs Duties and other charges
Article 12	Fair Competition
Article 13	Tariffs
Article 14	Transfer of earnings
Article 15	Commercial Activities
Article 16	Code-sharing arrangements
Article 17	Timetables
Article 18	Statistics
Article 29	Consultations
Article 20	Settlement of Disputes
Article 21	Amendments
Article 22	Intermodal Services
Article 23	Multilateral Conventions
Article 24	Registration with the International Civil Aviation Organization (ICAO)
Article 25	Termination
Article 26	Entry into force

ARTICLE 1 Definitions

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

- (a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes or amendments have become effective for both Contracting Parties;
- (b) “Agreement” means this Agreement, its Annex hereto and amendments to it or to this Agreement;
- (c) “aeronautical authorities” means, in the case of Mongolia, the Ministry of Road and Transport Development of Mongolia and Civil Aviation Authority of Mongolia, and in the case of Hungary, the Director General of Civil Aviation; or, in both cases, their successors or any person or body who authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities or similar functions;

- (d) “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
- (e) “air service”, “international air service”, “airline”, and “stop for non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (g) “agreed services” means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, in accordance with agreed capacity entitlements;
- (h) “capacity” means:
 - 1. In relation to the aircraft the payload of the aircraft available on the route or section of a route,
 - 2. In relation to specified air service, the capacity of the aircraft used on services, provided under this Agreement, multiplied by the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually basis;
- (i) “designated airline” means an airline which has been designated and authorized to operate the agreed services in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (j) “tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airline, including their agents, and the conditions governing the applicability of such fare, rate or charge;
- (k) “user charges” means a charge made to airline by the competent aviation authority or permitted by that authority to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (l) the term “intermodal services” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (m) the term “EU Treaties” means the Treaty of European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- (n) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 7 paragraph (2), be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- (o) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary

ARTICLE 2

Grant of Traffic Rights

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- 2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate section of the Route Schedule annexed to this Agreement. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines,

designated by each Contracting Party, shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph ((1) (2)) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route, specified in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, and cargo, including mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party (cabotage), and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate agreed services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
2. The aeronautical authorities, which have received the notification of designation and application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:

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

- (i) the airline is established in the territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, and/or by other states listed in Annex and/or nationals of such other states;
 - (b) in the case of an airline designated by Mongolia:
 - (iii) the airline has a valid Operating License and Air Operator's Certificate issued by Mongolia and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Mongolia; and
 - (ii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Mongolia and/or nationals of Mongolia; and
 - (c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Articles 8 and 9 of this Agreement.
5. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, revocation or limitation of authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
 - (a) in the case of an airline designated by Hungary:
 - (i) the airline 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 authorities are not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, and/or by other states listed in Annex and/or nationals of such other states;
 - (b) in the case of an airline designated by Mongolia:

- (i) the airline does not have a valid Operating License or Air Operator's Certificate issued by Mongolia or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Mongolia; or
 - (ii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Mongolia and/or nationals of Mongolia;
 - (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention;
 - (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement; or
 - (e) the Contracting Party designating the airline fails to comply with the provisions set forth in Articles 8 and 9 of this Agreement.
In exercising its right under this paragraph, Mongolia shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authority.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 6

Direct Transit

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of each Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not be subject to further examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7

Recognition of certificates and licenses

1. Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures 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, provided that such certificates and licenses are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of a license or certificate issued or rendered valid by a Contracting Party permit a difference from the standards established in terms of the Convention, whether or not that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the Contracting Party, request consultations in accordance with Article 20 with the Contracting Party with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable to it.

ARTICLE 8

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least 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 this other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of the present Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to

or from the territory the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination (in this Article called « ramp inspection ») by duly authorized representatives of the other Contracting Party, on board or 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, 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 certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the operator or crew of that aircraft had been issued or rendered valid, are not equal to or above the minimum standards established at that time 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 of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of the present Article is denied, 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 authorization of an airline 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 airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 and 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another 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 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the

Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such Standards and Recommended Practices are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such 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. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 10

User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.

2. In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airline using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airline' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airline to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airline to exchange appropriate information concerning such charges.

ARTICLE 11

Customs Duties and other charges

1. Each Contracting Party, on the basis of reciprocity, and to the fullest extent possible under its relevant applicable law, shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in

situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airline similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.

5. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a designated airline of Mongolia that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.
6. In the event that there exists an applicable special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation such agreement shall prevail.

ARTICLE 12

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 20 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 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 authorization/permit, 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 authorization/permit, 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 13 Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airline, and other commercial considerations in the market-place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline (s) of both Contracting Parties which:
 - a) are excessive due to the abuse of market power; or
 - b) whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than 30 days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in its own territory.
5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen 15 days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 6 below.

6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty 30 days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 14 Transfer of Earnings

1. The designated airline of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
2. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

ARTICLE 15 Commercial Activities

1. Each Contracting Party shall accord the designated airline of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory, either directly or through agents or other intermediaries of the designated airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. The designated airline of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the operation of international air services.
3. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to pay for local expenses, including purchasing of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, and in freely convertible currencies according to local currency regulations at their discretion.

ARTICLE 16

Code-sharing arrangements

1. In operating or holding out the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:
 - (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of the other Contracting Party
 - (c) an airline(s) of a third country or countriesprovided that,
 - (i) all airlines in such arrangements hold the underlying route and traffic rights;
 - (ii) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties;
 - (iii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. Where a designated airline operates the agreed services under code-sharing arrangements as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airline shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

ARTICLE 17

Timetables

1. An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. If the designated airline wishes to operate additional flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 18

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in

accordance with Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such

ARTICLE 19 Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 20 Settlement of Disputes

1. In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
3. Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
4. If the periods specified in paragraph (3) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.
5. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 21

Amendments

Any amendment to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force – in conformity with the provisions of Article 26 – sixty (60) days after the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective internal constitutional procedures for the amendment of this Agreement have been completed.

ARTICLE 22

Intermodal Services

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to laws and regulations in force in the territory of a Contracting Party concerned. The 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 facts concerning such transport.

ARTICLE 23

Multilateral Conventions

In an event a multilateral air transport treaty enters into force in respect of both Contracting Parties, the relevant provisions of the present Agreement and its Annexes shall not be applicable.

ARTICLE 24

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 25
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 26
Entry into Force

Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by diplomatic note that the formalities constitutionally required in their respective country for approval of this Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after the receipt of the latter of these two notifications.

Done in duplicate at _____ on this day of _____, in English, Mongolian and Hungarian languages, and all texts being equally authentic. In the case of divergence between the texts of this Agreement, the English text shall prevail.

For the Government
of Mongolia

For the Government
of Hungary

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the designated airline or airlines of Mongolia:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Mongolia	Points to be agreed upon	Any points in Hungary	Points to be agreed upon

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

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Hungary	Points to be agreed upon	Any points in Mongolia	Points to be agreed upon

NOTES:

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

ANNEX II

List of other states referred to in Article 3 and 4 of this Agreement

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area).
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area).
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area).
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).