2026. évi IX. törvény

a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről[1]

[1] E törvény célja a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kötelező hatályának elismerése és kihirdetése.

[2] Az Országgyűlés, elismerve a nemzetközi légiközlekedés biztonságának és hatékonyságának további erősítését szolgáló együttműködés jelentőségét, valamint Magyarország és a Török Köztársaság közötti kétoldalú kapcsolatok fejlesztésének fontosságát, a következő törvényt alkotja:

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

2. § Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

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

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

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

(2) A 2. §, a 3. §, a 6. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. cikk 1. bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás, a 2. §, a 3. §, a 6. §, 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.

6. § Hatályát veszti a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya között Ankarában, 1966. évi június hó 28. napján aláírt légügyi egyezmény kihirdetéséről szóló 1968. évi 28. törvényerejű rendelet.

1. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS A TÖRÖK KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA KÖZÖTT

Tartalomjegyzék

PREAMBULUM
1. CIKK – Fogalom-meghatározások
2. CIKK – Forgalmi jogok nyújtása
3. CIKK – Kijelölés, engedélyezés és az engedélyek visszavonása
4. CIKK – Tisztességes verseny
5. CIKK – Vámok és egyéb díjak
6. CIKK – A jogszabályok és rendelkezések alkalmazása
7. CIKK – Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
8. CIKK – Repülésbiztonság
9. CIKK – A légiközlekedés védelme
10. CIKK – Intermodális szállítás
11. CIKK – Használati díjak

1 A törvényt az Országgyűlés a 2026. március 10-i ülésnapján fogadta el.

12. CIKK – Kereskedelmi tevékenységek
13. CIKK – Pénzeszközök átutalása
14. CIKK – Menetrendek
15. CIKK – Viteldíjak
16. CIKK – Információcsere
17. CIKK – Konzultáció
18. CIKK – Viták rendezése
19. CIKK – A Megállapodás módosítása
20. CIKK – Nyilvántartásba vétel
21. CIKK – Felmondás
22. CIKK – Hatálybalépés

PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: a „Szerződő Felek”),

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és a nemzetközi légijáratok átmenő forgalmáról Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény részes feleiként;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék a nemzetközi légiközlekedést a területeik között;

Elismerve a légiközlekedés fontosságát, mint a gazdasági együttműködés és a kereskedelmi kapcsolatok, valamint a népek közötti kapcsolatok és barátság előmozdításának eszközét;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légijáratok a legmagasabb fokú biztonságát és védelmét biztosítsák, kifejezésre juttatva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légiközlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát gyengítő olyan cselekedetek, vagy fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, amelyek a légijárművek biztonsága ellen irányulnak; valamint

Azzal a szándékkal, hogy Megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légijáratok létrehozása és üzemeltetése céljából,

AZ ALÁBBIAKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

1. CIKK

FOGALOM–MEGHATÁROZÁSOK

Jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a szövegösszefüggésből más következik:

a) „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a légügyi főigazgató, a Török Köztársaság Kormánya esetében a légügyi főigazgató, vagy mindkét esetben bármely olyan személy vagy szerv, amely a jelen Megállapodással érintett bármely tevékenység ellátására felhatalmazással rendelkezik;

b) „Megállapodás”: a jelen Megállapodás, annak Függeléke, és mindezek bármely módosítása;

c) „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény;

d) „Kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. cikkével összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;

e) „Terület”: egy állam vonatkozásában az adott állam szuverenitását képező szárazföldi területet (szárazföldet és szigeteket) jelent, a hozzá tartozó belföldi és parti vizekkel, valamint légtérrel;

f) „Légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;

g) „Használati díjak”: az illetékes hatóságok által légitársaságok számára megállapított vagy engedélyezett díjak a repülőtéri tulajdon vagy létesítmények, illetve léginavigációs berendezések használatáért, ideértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, valamint azok személyzete, utasai és a teheráruk számára;

h) „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, és azok alkalmazásának feltételei, ideértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a postai küldemények szállításának díjazását vagy feltételeit;

i) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáraira való hivatkozást – a 7. cikk 2. bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáraira való hivatkozásként kell értelmezni;

j) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra való hivatkozást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;

k) A jelen Megállapodásban az „EU-szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió Működéséről szóló Szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

2. CIKK

FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél számára a jelen Megállapodásban rögzített jogokat annak érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a jelen Megállapodás Függelékében meghatározott útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltessenek.

2. A jelen Megállapodás rendelkezéseitől függően mindegyik Fél kijelölt légitársaságai az alábbi jogokkal rendelkeznek:

a) a másik Szerződő Fél területe feletti leszállás nélküli átrepülés;

b) nem kereskedelmi célból történő leszállások a másik Szerződő Fél területén;

c) a másik Szerződő Fél területén történő leszállás utasok, poggyász, teheráru – beleértve a postai küldeményeket – felvétele, illetve kiszállítása, kirakodása céljából.

3. Mindegyik Szerződő Fél azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. cikke alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen cikk 2. bekezdésének *a)* és *b)* pontjaiban meghatározott jogok.

4. A jelen cikk 2. bekezdésének rendelkezései semmilyen módon nem biztosítanak az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak jogot arra, hogy a másik Szerződő Fél területén, a másik Szerződő Fél területének másik pontjára szállítandó utasokat, azok poggyászát, teherárut, illetve postai küldeményt vegyen fel a fedélzetre.

3. CIKK

KIJELÖLÉS, ENGEDÉLYEZÉS ÉS AZ ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél jogosult egy vagy több légitársaságot kijelölni a megegyezés szerinti nemzetközi légijáratok üzemeltetésére a jelen Megállapodás Függelékében szereplő Útvonaltervben feltüntetett útvonalakon, valamint jogosult ezen kijelölések visszavonására és módosítására. Ezen kijelöléseket és a módosításokat írásban kell megtenni és diplomáciai úton kell továbbítani a másik Szerződő Fél részére.

2. A Magyarország által tett kijelölés kézhezvételét követően a Török Köztársaság a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a szükséges engedélyeket és jóváhagyásokat amennyiben:

a) a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, és rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; és

b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a légijármű üzembentartási engedélyének kiadásáért felelős európai uniós tagállam gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és

c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és azok tényleges irányítása alatt áll.

3. A Török Köztársaság jogosult a Magyarország által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, vagy korlátozni, amennyiben:

a) a légitársaság nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU-szerződések értelmében, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy

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

c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem az Európai Unió vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van és nem áll azok tényleges irányítása alatt; vagy

d) a légitársaság olyan európai uniós tagállam által kiállított légijármű üzembentartási engedéllyel és működési engedéllyel rendelkezik, amellyel a Török Köztársaságnak nincs kétoldalú légiközlekedési megállapodása, és a szükséges forgalmi jogok vagy kapcsolódó kereskedelmi lehetőségek az engedélyeket kiállító uniós tagállam vonatkozásában nem állnak kölcsönösen rendelkezésre a Török Köztársaság kijelölt légitársaságai számára.

A jelen bekezdés által biztosított jogok gyakorlása során a Török Köztársaság nem alkalmazhat az európai uniós légitársaságok között nemzeti hovatartozási alapon hátrányos megkülönböztetést.

4. A Török Köztársaság általi kijelölés kézhezvételét követően Magyarország a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a szükséges engedélyeket és jóváhagyásokat, amennyiben:

a) a légitársaság a Török Köztársaság területén került bejegyzésre, és rendelkezik a Török Köztársaság jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; és

b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a Török Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn, és a kijelölés egyértelműen meghatározza az illetékes légügyi hatóságot; és

c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a Török Köztársaság és/vagy állampolgárai tulajdonában van és azok tényleges irányítása alatt áll.

5. Magyarország jogosult a Török Köztársaság által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemeltetési és műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, illetve korlátozni, amennyiben:

a) a légitársaság nem a Török Köztársaság területén került bejegyzésre, vagy nem rendelkezik a Török Köztársaság jogszabályainak megfelelő érvényes működési engedéllyel; vagy

b) a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a Török Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn; vagy a kijelölés nem határozza meg egyértelműen az illetékes légügyi hatóságot; vagy

c) a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem a Török Köztársaság és/vagy állampolgárai tulajdonában van és nem áll azok tényleges irányítása alatt.

6. Hacsak a jogszabályok és rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében nem elengedhetetlen az azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy a jelen cikk 3. és 5. bekezdésében meghatározott feltételek alkalmazása, ezt a jogot csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával a jelen Megállapodás 17. cikke szerint előírt konzultációt követően lehet gyakorolni.

7. Jelen cikk alapján az egyik Szerződő Fél által megtett intézkedés során a másik Szerződő Félnek a 18. cikkben foglalt jogai nem sérülhetnek.

4. CIKK

TISZTESSÉGES VERSENY

1. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársaságai tisztességes és egyenlő lehetőséget élveznek, hogy versenyezhessenek a meghatározott útvonalakon a megállapodás szerinti légijáratok üzemeltetésében.

2. Egyik Szerződő Fél sem róhat a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira olyan, kapacitást, járatsűrűséget vagy a forgalmat érintő követelményt, amely ellentétes lenne a Megállapodás céljaival.

3. Egyik Szerződő Fél sem engedélyezheti kijelölt légitársaságai számára – akár más légitársasággal vagy légitársaságokkal együttesen, akár külön –, hogy olyan piaci erőfölényt érvényesítsen, amely egy versenytárs komoly meggyengítéséhez, vagy a versenytárs egy adott útvonalon történő üzemelésből való kizárásához vezet vagy vezethet, vagy azt célozza.

4. Egyik Szerződő Fél sem nyújthat vagy engedélyezhet állami támogatást vagy szubvenciót kijelölt légitársaságainak oly módon, hogy az hátrányosan befolyásolja a másik Szerződő Fél légitársaságainak méltányos és egyenlő esélyeit a nemzetközi légijáratok üzemeltetése során folytatott versenyben.

5. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy ítéli meg, hogy a kijelölt légitársaságait hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen eljárás éri, vagy a másik Szerződő Fél által a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára kilátásba helyezett vagy nyújtott állami támogatás vagy szubvenció hátrányosan befolyásolná vagy hátrányosan befolyásolja az első Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak méltányos és egyenlő esélyeit a nemzetközi légijáratok üzemeltetése során folytatott versenyben, konzultációt kezdeményezhet és értesítheti a másik Szerződő Felet elégedetlenségének okairól. Ezen konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani, kivéve, ha a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

5. CIKK

VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát a viszonosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályai által megengedett legnagyobb mértékben a légijárművekre, valamint azok szokásos felszereléseire, az üzemanyagra, a kenőanyagokra, a karbantartási eszközökre, a légijárműhöz szükséges szerszámokra, a műszaki fogyóeszközökre, a pótalkatrészekre – ideértve a hajtóműveket is – és a légijármű készleteire, ideértve, de nem kizárólagosan az olyan tételeket mint az élelmiszerek, italok, alkohol, a dohányáru és egyéb, a repülés során árusítandó vagy az utasok által használt termékek, és más olyan cikkek, amelyek kizárólag a menetrend szerinti járatok üzemeltetése során a kijelölt légitársaság által használt légijármű üzemeltetéséhez vagy kiszolgálásához kerülnek felhasználásra, valamint a nyomtatott jegytömbökre, a légi fuvarlevelekre és minden olyan nyomtatott anyagra, amelyen szerepel a kijelölt légitársaság logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és promóciós anyagokra vonatkozó behozatali korlátozások, vámok, jövedéki adók, vizsgálati díjak és minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték és díj alól.

2. A Szerződő Felek vámügyi, műszaki, üzemeltetési vagy környezetvédelmi okokból szükséges díjakat vethetnek ki, feltéve, hogy ezeket a díjakat a Chicagói Egyezmény 15. cikkével összhangban, egységes feltételek mellett alkalmazzák.

3. A jelen cikk alapján biztosított mentességek a jelen cikk 1. bekezdésében említett azon tételekre vonatkoznak:

a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság visz be, vagy annak nevében visznek be;

b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága légijárművének a fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezésétől az onnan való távozásig, és/vagy amelyeket ezen terület fölötti átrepülés során használnak fel;

c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijármű fedélzetére visznek fel a másik Szerződő Fél területén, és azokat a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során kívánják felhasználni; függetlenül attól, hogy ezeket a cikkeket egészben vagy részben a mentességet adó Szerződő Fél területén használják-e vagy fogyasztják-e el, feltéve, hogy ezeket a cikkeket nem idegenítik el az említett Szerződő Fél területén.

4. A légijármű szokásos felszerelései, valamint azok az anyagok, készletek és felszerelések, amelyeket általában valamelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltett légijárművek fedélzetén tartanak, kizárólag a másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatóak ki a másik Szerződő Fél területén. Ebben az esetben az ilyen felszerelések és cikkek a jelen cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik, feltéve, hogy azoknak az említett hatóságok felügyelete alá helyezése megkövetelhető mindaddig, amíg azokat újból ki nem viszik az országból, vagy a vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.

5. A jelen cikk által biztosított mentességek olyan esetekben is érvényesíthetőek, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága megállapodást kötött más légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadja vagy átadja a jelen cikk 1. bekezdésében leírt szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy a másik Szerződő Fél ugyanazokat a mentességeket nyújtja az adott légitársaságnak.

6. A jelen Megállapodásban foglaltak semmilyen módon nem akadályozhatják meg a Török Köztársaságot abban, hogy nem diszkriminatív alapon adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén felvett üzemanyagra, amennyiben azt a Magyarország által kijelölt légitársaság olyan légijárműve használja, amely a Török Köztársaság területének valamely pontja és a Török Köztársaság területének valamely másik pontja között közlekedik. A jelen Megállapodásban foglaltak semmilyen módon nem akadályozhatják meg Magyarországot abban, hogy nem diszkriminatív alapon adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén felvett üzemanyagra, amennyiben azt a Török Köztársaság által kijelölt légitársaság olyan légijárműve használja, amely Magyarország területének valamely pontja és Magyarország vagy egy másik európai uniós tagállam területének valamely másik pontja között közlekedik.

7. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás van érvényben a kettős adóztatás elkerülésére vonatkozóan, az a megállapodás az irányadó.

6. CIKK

A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Szerződő Fél légitársaságai által használt légijárműveknek nemzeti hovatartozásukra való tekintet nélkül alkalmazniuk kell és be kell tartaniuk a nemzetközi légiközlekedésben részt vevő légijárműveknek az adott Szerződő Fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légijárművek üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályokat, rendelkezéseket és eljárásokat.

2. Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott-tartózkodáskor, valamint onnan való kilépéskor a másik Fél légitársaságai által a fedélzeten szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy teherárunak meg kell felelniük a légijárműben szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek vagy teherárunak az adott Szerződő Fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, a belépéssel, a vámkezeléssel, a légiközlekedés védelmével, a bevándorlással, az útlevelekkel, a vámeljárásokkal, a pénznemekkel, az egészségüggyel, a karanténnal és a higiénés rendelkezésekkel vagy postai küldemények esetén a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos, az adott Szerződő Fél területén alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek.

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

7. CIKK

LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. A Szerződő Felek a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése céljából érvényesnek ismerik el a másik Szerződő Fél jogszabályai és rendelkezései – Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályokat és rendelkezéseket, a Török Köztársaság esetében a Török Köztársaságban érvényes jogszabályokat és rendelkezéseket – szerint kiadott vagy érvényesített légialkalmassági bizonyítványokat, személyzeti alkalmassági bizonyítványokat és szakszolgálati engedélyeket, amennyiben azok a Chicagói Egyezmény értelmében meghatározott minimumkövetelményeknek, vagy annál magasabb szintű követelményeknek megfelelően kerültek kiállításra vagy érvényesítésre.

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

3. Amennyiben az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyekkel és bizonyítványokkal kapcsolatos előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított minimumkövetelményektől eltérő eljárás alkalmazását teszik lehetővé, függetlenül attól, hogy ezt az eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél bejelentették-e vagy sem, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága az adott Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 8. cikk 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságánál a jelen Megállapodás 17. cikke értelmében, annak érdekében, hogy meggyőződjön a kérdéses gyakorlat elfogadhatóságáról. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az megalapozza a jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazását.

8. CIKK

REPÜLÉSBIZTONSÁG

1. Bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokat illetően bármely területen, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre 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 az érintett területeken ténylegesen nem tart fenn, illetve nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimumkövetelményekkel legalább azonosak, e Szerződő Fél a másik Szerződő Felet a vonatkozó megállapításokról és az ezen minimumkövetelményeknek való megfeleléshez szükségesnek vélt intézkedésekről értesíti, a másik Szerződő Fél pedig köteles megtenni a megfelelő korrekciós intézkedést. Amennyiben a másik Szerződő Félnek tizenöt (15) napon belül, vagy egy esetlegesen elfogadott hosszabb időtartamon belül a szükséges intézkedések megtételét elmulasztja, az alapul szolgálhat jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására.

3. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél légitársasága által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről induló járatokon üzemeltett bármely légijárművet a másik Szerződő Fél területén tartózkodása alatt a másik Szerződő Fél erre felhatalmazott képviselői jogosultak a fedélzetre és a légijármű környezetére kiterjedő vizsgálatnak alávetni, amelynek célja a légijármű és a személyzet okmányai és engedélyei érvényességének, valamint a légijármű és berendezései szemrevételezhető állapotának ellenőrzése (jelen cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzés”), feltéve, ha ez nem eredményez indokolatlan késedelmet.

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

a) a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményeknek; vagy

b) ténylegesen nem tartanak fenn és alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időpontban megállapítottak;

az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikke alkalmazása tekintetében levonhatja azt a következtetést, hogy azok a követelmények, amelyek alapján az adott légijárműre vagy a légijármű személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimumkövetelményeknek vagy az azt meghaladó szintű követelményeknek.

5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársaságának képviselője megtagadja a jelen cikk 3. bekezdése értelmében történő forgalmi előtéri ellenőrzés végzése céljából szükséges hozzáférést az adott légitársaság által üzemeltetett légijárműhöz, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen cikk 4. bekezdése szerinti súlyos aggályok merülnek fel, és levonhatja az azon bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

6. Mindegyik Szerződő Fél fenntartja a jogot a másik Szerződő Fél légitársasága vagy légitársaságai működési engedélyének azonnali felfüggesztésére vagy módosítására abban az esetben, ha az adott Szerződő Fél a forgalmi előtéri ellenőrzés, sorozatos forgalmi előtéri ellenőrzések, forgalmi előtéri ellenőrzés megtagadása, konzultáció ereményeképpen vagy bármely más ok eredményeként arra a következtetésre jut, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársaság biztonságos üzemeltetése érdekében.

7. A Szerződő Felek által a jelen cikk 2. vagy 6. bekezdése alapján hozott minden intézkedést meg kell szüntetni, amint az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.

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 repülésbiztonsági előírásoknak az adott másik európai uniós tagállam általi átvételével, gyakorlásával vagy fenntartásával, valamint az adott légitársaság üzemeltetésének engedélyezésével kapcsolatban. A félreértések elkerülése végett ez nem akadályozhatja meg a Török Köztársaságot abban, hogy elvégezze az e cikkben leírt ellenőrzéseket.

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.

2. A polgári légijárművek, azok utasai és személyzete védelmének biztosítása elengedhetetlen előfeltétele a nemzetközi légijáratok üzemeltetésének, ezért a Szerződő Felek megerősítik, hogy a polgári repülés jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmének biztosítására irányulóan kölcsönös kötelezettségeik (különösen a Chicagói Egyezmény és Függelékei, a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény, a légijárművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. év szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény, és a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv szerint vállalt kötelezettségeik) a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezik.

3. A Szerződő Felek kölcsönös kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által meghatározott és a Chicagói Egyezmény Függelékeit képező légiközlekedés-védelmi rendelkezésekkel összhangban járnak el, amennyiben ezek a biztonsági rendelkezések a Szerződő Felekre alkalmazandóak; továbbá előírják, hogy a területükön bejegyzett légijárművek üzembentartói, vagy azok az üzembentartók, amelyeknek központi ügyvezetésének helye vagy állandó tartózkodási helye a Szerződő Felek területén található, Magyarország esetében az EU-szerződések alapján bejegyzett és az európai uniós jognak megfelelő működési engedéllyel rendelkező légijármű-üzembentartók, valamint a területükön található repülőterek üzembentartói az ilyen, légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

4. A Szerződő Felek kérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és más, az ilyen légijárművek, azok utasai és személyzete, valamint a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló bármely fenyegetés megelőzése érdekében.

5. A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy a légijármű-üzembentartóinak a másik Szerződő Fél területére való belépésekor, onnan való távozásakor vagy az ott-tartózkodásuk alatt a légiközlekedés-védelmi előírásokat az adott országban hatályos jogszabályokkal összhangban be kell tartani, Magyarország esetében ideértve ez európai uniós jogot is.

6. Mindegyik Szerződő Fél a saját területén hatékony intézkedések megtételét biztosítja a légijárművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, azok poggyásza és kézipoggyásza, valamint a teheráru és a légijárművön található készletek beszállás, illetve berakodás előtt történő átvizsgálása érdekében. A Szerződő Felek megállapodnak arról is, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél egyes konkrét fenyegetéssel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelmét.

7. Polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, a légijármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy azzal való fenyegetés fennállása esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más, az ilyen cselekmény vagy fenyegetés lehető leggyorsabb és biztonságos megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtétele révén, az ilyen cselekményből vagy fenyegetésből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

8. Mindegyik Szerződő Fél megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a saját területén a másik Szerződő Fél jogellenesen hatalomba kerített, vagy egyéb jogellenes cselekménynek kitett légijárműve a földön maradjon, hacsak annak felszállását az utasok és a személyzet életének védelmére vonatkozó, minden egyebet felülíró kötelesség szükségessé nem teszi.

9. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Szerződő Fél nem a jelen cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, e Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen kérelem kézhezvételétől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a Megállapodás 3. cikk 3. vagy 5. bekezdése értelmében. A jelen bekezdés alapján tett valamennyi intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik Szerződő Fél teljesíti a jelen cikkben foglalt védelmi rendelkezéseket.

10. CIKK

INTERMODÁLIS SZÁLLÍTÁS

A Szerződő Felek törvényeinek és rendelkezéseinek megfelelően a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a légiközlekedéssel összefüggésben bármilyen felszíni szállítást alkalmazni a Szerződő Felek, vagy harmadik országok területein lévő bármely pontra vagy pontról. A kijelölt légitársaságok dönthetnek úgy, hogy saját maguk végzik a felszíni szállítást, vagy azt más felszíni fuvarozókkal kötött megállapodások révén biztosítják, beleértve a közös üzemeltetést is. Ezen intermodális szolgáltatások felkínálhatóak egyetlen átfogó szolgáltatásként, a kombinált légi- és felszíni szállítást magában foglaló egységes áron, amennyiben az utasokat és a szállítmányozókat tájékoztatják az érintett szállítást biztosító szolgáltatókról.

11. CIKK

HASZNÁLATI DÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Félnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára vonatkozóan a felelős illetékes szervek által a repülőterek és egyéb légiközlekedési létesítmények használatáért kiszabott díjak, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díjak igazságosak és méltányosak legyenek. Ezen díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjaknál.
2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légijáratot üzemeltető légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságára nem szabhat ki magasabb használati díjat, illetve nem engedélyezheti, hogy kiszabjanak magasabb használati díjakat a hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető, hasonló légijárművet és kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságára kiszabott használati díjaknál.
3. Mindegyik Szerződő Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes szervek, valamint a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. Ezen felhasználókat észszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy lehetőségük legyen álláspontjaik ismertetésére a díjak bevezetése vagy módosítása előtt.

12. CIKK

KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén képviseleteket létesíteni a légiközlekedés népszerűsítése és légiközlekedési dokumentumok, valamint olyan kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljából, amelyek a légiközlekedés ellátásához szükségesek.
2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél területére bevihetik és ott foglalkoztathatják a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásához szükséges saját igazgatási, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket.

3. A kijelölt légitársaság választása szerint, a jelen cikk 2. bekezdése által említett képviselői és személyzeti szükségletek elláthatóak bármilyen állampolgárságú saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely olyan légitársaság, szervezet vagy vállalat szolgáltatásainak igénybevételével, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.

4. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak közvetlenül vagy saját belátásuk szerint ügynökökön keresztül értékesíteni légiközlekedési szolgáltatásaikat, valamint azok kiegészítő termékeit és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok jogosultak a saját szállítási okmányaikat használni. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak értékesíteni, és bármely személy jogosult megvásárolni az ilyen légiközlekedési szolgáltatást, annak kiegészítő termékeit és szolgáltatásait helyi pénznemben, vagy bármely más szabadon átváltható pénznemben.

5. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén a helyi kiadásokért helyi pénznemben, vagy szabadon átváltható pénznemekben fizetni, amennyiben ez összhangban áll a hatályos jogszabályokkal.

6. A fent említett valamennyi tevékenységet a másik Szerződő Fél területén hatályos, alkalmazandó jogszabályoknak és rendelkezéseknek megfelelően kell végrehajtani.

7. Az egyik Szerződő Fél bármely kijelölt légitársasága a meghatározott útvonalakon történő légijáratok üzemeltetése vagy fenntartása során közös üzemeltetésre és üléshely-bérletre vonatkozó megállapodást köthet:

a) ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légtársaságaival;

b) a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival;

c) egy harmadik ország légitársaságával vagy légitársaságaival. Amennyiben a harmadik ország nem engedélyezi, vagy nem teszi lehetővé hasonló megállapodások megkötését a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok között az adott harmadik országba, onnan kiindulva és azon keresztül közlekedő járatokra vonatkozóan, az érintett Szerződő Fél légiközlekedési hatóságai jogosultak elutasítani az ilyen megállapodásokat.

8. A fenti rendelkezések abban az esetben alkalmazhatóak, ha az ilyen megállapodások során az összes légitársaság:

a) rendelkezik a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal;

b) rendelkezik a Szerződő Felek légügyi hatóságainak engedélyével, és teljesíti az ilyen megállapodások követelményeit;

c) az értékesítési ponton minden értékesített jegy tekintetében tájékoztatják a vásárlót arról, hogy az útvonal egyes szakaszait melyik légitársaság üzemelteti;

d) A közös üzemeltetésű járatok nem számítanak bele az értékesítő légitársaság járatüzemeltetési jogosultságába.

13. CIKK

PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára azt a jogot, hogy szabadon átutalják a légiközlekedési szolgáltatások valamint az egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével kapcsolatban a másik Szerződő Fél területén szerzett, kiadásokat meghaladó bevételeiket, valamint az ilyen bevételek után keletkezett kereskedelmi kamatokat (ideértve az átutalásra váró betéteken keletkezett kamatokat). Az ilyen utalás bármely konvertibilis pénznemben történhet azon Szerződő Fél devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az átutalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy ahol nincs hivatalos árfolyam, az ilyen átutalást a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján kell elvégezni.

2. Abban az esetben, ha a Szerződő Felek között a pénzeszközök átutalását külön megállapodás szabályozza, úgy annak a rendelkezései az irányadóak.

14. CIKK

MENETRENDEK

A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a légijáratok megállapodás szerinti útvonalakon történő megindítása előtt legalább harminc (30) nappal benyújtják jóváhagyásra a repülési menetrendjüket a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez az időkeret csökkenthető az adott légügyi hatóság jóváhagyásától függően.

15. CIKK

VITELDÍJAK

1. Mindegyik Szerződő Fél lehetővé teszi, hogy a légijáratok viteldíjait mindegyik kijelölt légitársaság a piacon alapuló kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg a légitársaságaitól a más légitársaságokkal való konzultációt a jelen Megállapodásban meghatározott járatokra vonatkozó, az általuk felszámított vagy felszámítani tervezett viteldíjak tekintetében.
2. Egyik Szerződő Fél sem engedheti, hogy a Szerződő Felek bármely légitársasága olyan viteldíjakat számítson fel vagy tervezzen felszámítani, amelyek
a) a piaci erőfölénnyel való visszaélés következtében túlzott mértékűek; vagy
b) alkalmazása olyan versenyellenes magatartásnak minősül, melynek valószínűsíthetően vagy kifejezetten az a célja, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.
3. Mindegyik Szerződő Fél előírhatja, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága az általa javasolt, a területéről induló, vagy a területére érkező légijáratok viteldíjait bejelentse, vagy azokról értesítést nyújtson be. Az ilyen bejelentés vagy értesítés megtétele a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal várható el. Egyedi esetekben ez a határidő rövidíthető.
4. A Szerződő Feleknek jogukban áll elfogadni vagy elutasítani a saját területükről induló, a két Szerződő Fél területe közötti légijáratoknak az egy útra szóló vagy menettérti viteldíjait.
5. Amennyiben bármelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területén a légijáratokért felszámított viteldíj ezen cikk 2. bekezdésének valamely kategóriájába esik, akkor az adott Szerződő Fél elégedetlenségéről szóló értesítést nyújthat be a másik Szerződő Félnek a viteldíj bejelentésétől, vagy az arról szóló értesítéstől számított tizenöt (15) napon belül, vagy igénybe veheti ezen cikk 6. bekezdésében rögzített konzultációs eljárásokat.
6. A Szerződő Felek konzultációt kérhetnek bármelyik Szerződő Fél légitársaságának a jelen Megállapodás alapján létrejött járatok viteldíjait illetően, ideértve azokat, amelyeknél az említett viteldíj egy egyet nem értésről vagy elégedetlenségről szóló értesítés tárgyát képezte. Ezeket a konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított legkésőbb harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük abban, hogy a probléma észszerű rendezéséhez a szükséges információkat biztosítsák. Ha a Szerződő Felek megállapodásra jutnak, a Szerződő Feleknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a megállapodás hatályba lépjen. Amennyiben nem születik megállapodás, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, amelynek a területéről a légijárat kiindul.

7. A jelen cikk rendelkezései szerint megállapított viteldíj mindaddig hatályban marad, amíg az érintett légitársaságok azt vissza nem vonják, vagy amíg egy másik viteldíj alkalmazását jóvá nem hagyják.

16. CIKK

INFORMÁCIÓCSERE

1. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatóságának kezdeményezésére a légügyi hatóságok a lehető leghamarabb információcserét folytatnak az általuk kijelölt légitársaságoknak nyújtott aktuális engedélyeket illetően a másik Szerződő Fél területére, területéről vagy területén keresztül közlekedő légijáratok üzemeltetésére vonatkozóan. Fentiekbe beleértendőek a javasolt útvonalakon üzemeltetendő légijáratok érvényes bizonyítványainak és engedélyeinek másolatai, valamint a módosítások és a mentességet igazoló okiratok.
2. Bármelyik Szerződő Fél légügyi hatósága a másik Szerződő Fél légügyi hatóságának kérésére, annak részére átad minden indokoltan elvárható, a másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalomról készített időszakos vagy más statisztikai kimutatást.

17. CIKK

KONZULTÁCIÓ

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai rendszeresen konzultációkat folytatnak egymással a szoros együttműködés szellemében, a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében, továbbá a Szerződő Felek bármikor kérhetnek konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatban.
2. A 4., 8., 9. és 15. cikkben foglaltak kivételével az ilyen megbeszélés vagy levelezés útján megvalósuló konzultációt a vonatkozó kérelem beérkezésétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha erről a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

18. CIKK

VITÁK RENDEZÉSE

1. A Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely vitás kérdést a Szerződő Felek elsősorban tárgyalás útján kísérlik meg rendezni.

2. Amennyiben nem sikerül a vitás kérdést tárgyalás útján rendezni, a Szerződő Felek megállapodhatnak abban, hogy a vitát döntéshozatalra egy másik személy vagy testület elé terjesztik. Ha ilyen módon sem születik megállapodás, a vitás kérdést bármelyik Szerződő Fél kérésére három (3) tagú választottbíróság elé terjesztik. Mindkét Szerződő Fél egy-egy (1–1) főt jelöl ki, míg a harmadik főt az előbbi két (2) választottbíró együttesen jelöli. Mindegyik Szerződő Fél kijelöl egy választottbírát hatvan (60) napon belül attól az időponttól számítva, amikor az egyik Szerződő Fél a másik Féltől diplomáciai úton kiküldött értesítést kapott arról, hogy a vitát választottbíróság előtt kívánja rendezni, és a harmadik választottbírát további hatvan (60) napon belül kell kijelölni. Amennyiben a harmadik választottbírát az említett határidőn belül nem sikerül kijelölni, úgy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnöke jelöl ki bármelyik Szerződő Fél kérésére választottbírát vagy választottbírákat az adott helyzettől függően. Ilyen esetekben a harmadik választottbírának valamely harmadik ország állampolgárának kell lennie, és ugyanezen személy tölti be a választottbíróság elnöki szerepét is.

3. A választottbíróság joghatóságának kereteit a jelen Megállapodással összhangban határozza meg, valamint eljárásrendjét maga állapítja meg.

4. A jelen cikk 2. bekezdése alapján meghozott döntéseket a vitában érintett Szerződő Felek kötelesek betartani. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél a döntést nem tartja be, az jogalapot szolgáltat a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 3. cikke 3. vagy 5. bekezdésének alkalmazására.

5. A Szerződő Feleknek maguknak kell viselniük saját választottbíráik költségeit. A választottbíróság valamennyi egyéb költsége, ideértve a harmadik választottbíróval kapcsolatos költségeket és díjakat is, egyenlő arányban oszlik meg a Felek között.

19. CIKK

A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. A jelen cikk 2. bekezdése kivételével, amennyiben bármely Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek módosítását, arról a 17. cikk szerint kell megállapodni. Az ilyen módosítások a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harmincadik (30.) napon lépnek hatályba, amely megerősíti, hogy a rájuk vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.

2. A jelen Megállapodás Függelékének módosításához a Szerződő Felek légügyi hatóságainak közvetlen megállapodása szükséges. Bármely ilyen módosítás a 22. cikk szerint lép hatályba.

3. Amennyiben mindkét Szerződő Felet érintő, többoldalú légiközlekedési szerződés lép hatályba, a jelen Megállapodás és Függelékének vonatkozó rendelkezései azt követően nem alkalmazandóak.

20. CIKK

NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

A jelen Megállapodást és annak bármilyen módosítását, a Függelék módosításának kivételével, a Szerződő Felek nyilvántartásba vétel céljából benyújtják a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

21. CIKK

FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél felmondási szándékáról bármikor értesítheti a másik Szerződő Felet írásban, diplomáciai úton. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ilyen esetben a jelen Megállapodás a felmondási értesítés másik Szerződő Fél által történő kézhezvételének napjától számított tizenkét (12) hónap elteltével megszűnik, kivéve, ha a fenti időszakon belül a jelen Megállapodás megszüntetésére vonatkozó értesítés megegyezés alapján visszavonásra kerül.
2. Amennyiben a másik Szerződő Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem ismeri el, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvételt követő tizennegyedik (14.) napon kapta volna meg.

22. CIKK

HATÁLYBALÉPÉS

1. A jelen Megállapodás a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés kézhezvételét követő harmincadik (30.) napon lép hatályba, amely megerősíti, hogy a Szerződő Felekre vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.
2. A jelen Megállapodás hatálybalépésével a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya között Ankarában, 1966. évi június hó 28. napján aláírt légügyi egyezmény hatályát veszti.

A FENTIEK HITELÉÜL a Kormányaik által felhatalmazott alulírottak aláírták a jelen Megállapodást, amely két példányban készült, magyar, török és angol nyelven. Mindegyik szöveg egyaránt hiteles, melyből a Felek minden nyelven rendelkeznek egy-egy hiteles példánnyal a végrehajtás érdekében. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

Készült Isztambulban, 2025. december 8-án.

FÜGGELÉK

ÚTVONALTERV

I. Magyarország kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont a Török Köztársaságban	Megállapodás tárgyát képező pontok

II. A Török Köztársaság kijelölt légitársaságai által üzemeltethető útvonalak

KIINDULÁSI PONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont a Török Köztársaságban	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok

MEGJEGYZÉSEK:

1) A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak járatai által bármely közbenső vagy túli pont kihagyható az üzemelés során, feltéve, hogy az adott útvonalon a megállapodás szerinti légijáratok kiindulási-, vagy célpontja a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.

2) A légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai kiszolgálhatnak közbenső vagy túli pontokat anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pontok és a másik Szerződő Fél területe között.

3) Az ötödik forgalmi jog meghatározott közbenső és/vagy túli pontokon történő gyakorlásához mindkét légügyi hatóság egyetértése és jóváhagyása szükséges.

2. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TÜRKİYE

Index to the Articles

PREAMBLE
ARTICLE 1 – Definitions
ARTICLE 2 – Grant of Rights
ARTICLE 3 – Designation, Authorisation and Revocation
ARTICLE 4 – Fair Competition
ARTICLE 5 – Customs Duties and other Charges
ARTICLE 6– Application of Laws and Regulations
ARTICLE 7 – Certificates of Airworthiness and Competency
ARTICLE 8 – Aviation Safety
ARTICLE 9 – Aviation Security
ARTICLE 10 – Intermodal Transport
ARTICLE 11 – User Charges
ARTICLE 12 – Commercial Activities
ARTICLE 13 – Transfer of Funds
ARTICLE 14 – Timetables
ARTICLE 15 – Tariffs
ARTICLE 16 – Exchange of Information
ARTICLE 17 – Consultation
ARTICLE 18 – Settlement of Disputes
ARTICLE 19 – Amendment of the Agreement
ARTICLE 20 – Registration
ARTICLE 21 – Termination
ARTICLE 22 – Entry into Force

PREAMBLE

The Government of Hungary and the Government of the Republic of Türkiye (hereinafter referred to as „Contracting Parties”),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944 and the International Air Services Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air services between their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

a) „Aeronautical Authorities” means in the case of the Government of Hungary the Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Republic of Türkiye the Director General of Civil Aviation or in either case any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;

b) „Agreement” means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

c) „Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944;

d) „Designated Airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

e) „Territory” in relation to a state means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that state;

f) „Air service”, „international air service”, „airline” and „stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

g) „User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

h) „Tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

i) 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;

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

k) References in this Agreement to the „EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;

b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,

c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail.

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

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of a Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION, AUTHORISATION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Route Schedule specified in the Annex attached to this Agreement, and to revoke or alter such designations. Such designations and alterations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of a designation by Hungary, the Republic of Türkiye shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

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

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

c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

3. The Republic of Türkiye may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by Hungary where

a) the airline is not established in the Territory of Hungary under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

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

c) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

d) the airline holds an Air Operator Certificate and Operating Licence issued by an EU Member State with which the Republic of Türkiye does not have a bilateral air services agreement, and the necessary traffic rights or related commercial opportunities to that EU Member State are not reciprocally available to the Designated Airlines of the Republic of Türkiye.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Türkiye shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.

4. On receipt of a designation by the Republic of Türkiye, Hungary shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) the airline is established in the Territory of the Republic of Türkiye and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Türkiye; and

b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Republic of Türkiye, and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Türkiye and/or by its nationals.

5. Hungary may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the Republic of Türkiye where

a) the airline is not established in the Territory of the Republic of Türkiye or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Türkiye; or

b) the relevant Aeronautical Aauthority of the Republic of Türkiye does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline; or or the relevant Aeronautical Aauthority is not clearly identified in the designation; or

c) the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Republic of Türkiye and/or by its nationals.

6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraphs 3 and 5 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.

7. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 shall not be prejudiced.

ARTICLE 4

FAIR COMPETITION

1. There shall be fair and equal opportunity for the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party’s Designated Airlines any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

3. Neither Contracting Party shall allow its Designated Airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

4. Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidy or support for or to its Designated Airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.

5. If one Contracting Party believes that its Designated Airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the Designated Airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 5

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, and to the fullest extent possible under its relevant applicable law exempt the Designated Airline of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, excise taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.

2. Contracting Parties may impose charges required for customs, technical, operational or environmental reasons, provided that such charges are applied under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

3. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article which are:

a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;

b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;

c) taken on board the aircraft of a 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.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemptions from that other Contracting Party.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Türkiye from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of a Designated Airline of Hungary that operates between a point in the Territory of the Republic of Türkiye and another point in the Territory of the Republic of Türkiye. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Türkiye that operates between a point in the Territory of Hungary and another point in the Territory of Hungary or in the Territory of another European Union Member State.

7. 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 6

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.

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

ARTICLE 7

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

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

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.

3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the minimum standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 paragraph 2 of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.

ARTICLE 8

AVIATION SAFETY

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other
Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.

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

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

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

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;
the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

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

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for taking 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 authorisation of that airline. For the avoidance of doubt, this does not prevent the Republic Türkiye from conducting inspections described in this Article.

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.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, 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.

6. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

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

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 3 or 5 of Article 3 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 10

INTERMODAL TRANSPORT

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

ARTICLE 11

USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by any other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

ARTICLE 12

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transport.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airlines shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any other freely convertible currency.

5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.

6. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:

a) an airline or airlines of the same Contracting Party,

b) an airline or airlines of the other Contracting Party,

c) an airline or airlines of a third country. Should such a third country not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:

a) hold the appropriate underlying route and traffic rights,

b) have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties,

c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service,

d) the code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

ARTICLE 13

TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transport, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. In the event that there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 14

TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit the flight timetables for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 15

TARIFFS

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

2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airlines 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 Airlines of the other Contracting Party for carriage to or from its Territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (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 of this Article, 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 of this Article.

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 concerned or until a new tariff has been approved.

ARTICLE 16

EXCHANGE OF INFORMATION

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

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

ARTICLE 17

CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Except as provided in Articles 4, 8, 9, and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one (1) to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two (2) so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of paragraph 3 or 5 of Article 3 of this Agreement.
5. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

ARTICLE 19

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 17. Such an amendment shall enter into force thirty (30) days after the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Any amendments shall enter into force in accordance with Article 22.
3. If a multilateral air transport treaty comes into force in respect of both Contracting Parties, the relevant provisions of the present Agreement and its Annex shall not be applicable.

ARTICLE 20

REGISTRATION

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

ARTICLE 21

TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Upon entry into force of the present Agreement, the Air Transport Agreement between the Government of the Hungarian People’s Republic and the Government of the Republic of Turkey signed at Ankara on 28 June 1966 shall be terminated.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Hungarian, Turkish and English languages, all texts being equally authentic. Each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Istanbul, on 8 December 2025.

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the Designated Airlines of Hungary

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in Hungary	Points to be agreed upon	Any point in the Republic of Türkiye	Points to be agreed upon

II. Routes to be operated by the Designated Airlines of the Republic of Türkiye

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any points in the Republic of Türkiye	Points to be agreed upon	Any point in Hungary	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 on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.

TARTALOMJEGYZÉK

2026. évi IX. törvény ---- 1
a Magyarország Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről ---- 1
1. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez ---- 1
LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS A TÖRÖK KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA KÖZÖTT ---- 1
1. CIKK ---- 2
FOGALOM–MEGHATÁROZÁSOK ---- 2
2. CIKK ---- 3
FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA ---- 3
3. CIKK ---- 3
KIJELÖLÉS, ENGEDÉLYEZÉS ÉS AZ ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA ---- 3
4. CIKK ---- 5
TISZTESSÉGES VERSENY ---- 5
5. CIKK ---- 5
VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK ---- 5
6. CIKK ---- 7
A JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA ---- 7
7. CIKK ---- 7
LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK ---- 7
8. CIKK ---- 8
REPÜLÉSBIZTONSÁG ---- 8
9. CIKK ---- 9
A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME ---- 9
10. CIKK ---- 10
INTERMODÁLIS SZÁLLÍTÁS ---- 11
11. CIKK ---- 11
HASZNÁLATI DÍJAK ---- 11
12. CIKK ---- 11
KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK ---- 11
13. CIKK ---- 12
PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA ---- 12
14. CIKK ---- 13
MENETRENDEK ---- 13
15. CIKK ---- 13
VITELDÍJAK ---- 13
16. CIKK ---- 14
INFORMÁCIÓCSERE ---- 14
17. CIKK ---- 14

KONZULTÁCIÓ 14
18. CIKK 14
VITÁK RENDEZÉSE 14
19. CIKK 15
A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA 15
20. CIKK 15
NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL 15
21. CIKK 15
FELMONDÁS 16
22. CIKK 16
HATÁLYBALÉPÉS 16
FÜGGELÉK 16
ÚTVONALTERV 16
2. melléklet a 2026. évi IX. törvényhez 17
İAIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TÜRKİYE 17
ARTICLE 1 18
DEFINITIONS 18
ARTICLE 2 18
GRANT OF RIGHTS 18
ARTICLE 3 19
DESIGNATION, AUTHORISATION AND REVOCATION 19
ARTICLE 4 20
FAIR COMPETITION 20
ARTICLE 5 21
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES 21
ARTICLE 6 22
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS 22
ARTICLE 7 22
CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY 22
ARTICLE 8 23
AVIATION SAFETY 23
ARTICLE 9 24
AVIATION SECURITY 24
ARTICLE 10 25
INTERMODAL TRANSPORT 25
ARTICLE 11 25
USER CHARGES 25
ARTICLE 12 26
COMMERCIAL ACTIVITIES 26
ARTICLE 13 27
TRANSFER OF FUNDS 27
ARTICLE 14 27

TIMETABLES ---- 27
ARTICLE 15 ---- 27
TARIFFS ---- 27
ARTICLE 16 ---- 28
EXCHANGE OF INFORMATION ---- 28
ARTICLE 17 ---- 28
CONSULTATION ---- 28
ARTICLE 18 ---- 29
SETTLEMENT OF DISPUTES ---- 29
ARTICLE 19 ---- 29
AMENDMENT OF THE AGREEMENT ---- 29
ARTICLE 20 ---- 30
REGISTRATION ---- 30
ARTICLE 21 ---- 30
TERMINATION ---- 30
ARTICLE 22 ---- 30
ENTRY INTO FORCE ---- 30
ANNEX ---- 30
ROUTE SCHEDULE ---- 30