2026. évi X. törvény

a Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről[1]

[1] A jogalkotó célja a New Yorkban, 2025. szeptember 24-én aláírt Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás törvénnyel történő kihirdetése.

[2] Az Országgyűlés erre tekintettel a következő törvényt alkotja:

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyarország Kormánya és Új-Zéland 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 meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 18. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

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

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

1. melléklet a 2026. évi X. törvényhez

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS ÚJ–ZÉLAND KORMÁNYA KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya (a továbbiakban: a „Felek”);

Attól az óhajtól vezérelve, hogy előmozdítsák a légitársaságok közötti piaci versenyen, valamint minimális kormányzati beavatkozáson és szabályozáson alapuló nemzetközi légiközlekedési rendszert;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy elősegítsék a nemzetközi légiközlekedési lehetőségek bővülését;

Felismerve, hogy a hatékony és versenyképes nemzetközi légijáratok elősegítik a kereskedelmet, a fogyasztók jólétét és a gazdasági növekedést;

Tudomásul véve az Európai Közösség és Új-Zéland között a légiközlekedési szolgáltatások bizonyos kérdéseiről szóló, 2006. június 21-én létrejött Megállapodást;

Attól az óhajtól vezérelve, hogy lehetővé tegyék a légitársaságok számára, hogy az utazó és a fuvaroztató közönség számára különféle szolgáltatási lehetőségeket kínáljanak, valamint, hogy ösztönözzék az egyes légitársaságokat innovatív és versenyképes árak kidolgozására és bevezetésére;

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

Attól az óhajtól vezérelve, hogy a nemzetközi légiközlekedésben a legmagasabb fokú biztonságot és védelmet biztosítsák, és megerősítsék 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; és

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

Az alábbiakban állapodtak meg:

1. cikk

Fogalom-meghatározások

(1) Eltérő rendelkezés hiányában az ezen Megállapodásban használt kifejezések az alábbi jelentéssel bírnak:

(a) „légügyi hatóságok”: Magyarország esetében a légügyi főigazgató, és Új-Zéland esetében a polgári légiközlekedésért felelős miniszter, valamint bármely olyan személy vagy szerv, amely a miniszter által gyakorolt feladatok ellátására felhatalmazással rendelkezik;

(b) „Megállapodás”: jelen Megállapodás, és ezen Megállapodás Függeléke és mindezek bármely módosítása;

(c) „légiközlekedés”: utasok, poggyász, teheráru és postai küldemények külön-külön vagy együttesen, díj vagy ellenszolgáltatás fejében igénybe vehető, légijárműveken történő szállítása;

(d) „légitársaság” és „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: az Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;

(e) „Egyezmény”: az 1944. december 7-én, Chicagóban aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény, beleértve:

(i) az Egyezmény 94. cikkének *a)* pontja értelmében hatályos, valamennyi olyan módosítást, amelyet mindkét Fél egyaránt ratifikált, és

(ii) az Egyezmény 90. cikkének értelmében elfogadott Függelékét vagy annak bármely módosítását, amennyiben az adott Függelék vagy módosítás mindkét Fél vonatkozásában egyidejűleg hatályos;

(f) „kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. cikkével (Kijelölés és engedélyezés) összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;

(g) „ICAO”: a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet;

(h) „nemzetközi légiközlekedés”: az egynél több állam területe felett áthaladó légiközlekedés;

(i) „tagállam”: az Európai Unió valamely tagállama;

(j) „ár”: a légitársaságok által, ideértve ügynökeiket, az utasok (és poggyászaik) és/vagy teheráru (a postai küldemények kivételével) légiközlekedés útján történő szállításáért felszámított minden viteldíj, díjtétel, illetve költség, és az ilyen viteldíj, díjtétel, illetve költség elérhetőségét szabályozó feltételek;

(k) „menetrend szerinti”: a légijármű által az utasok, áru és postai küldemények kettő vagy több pont közötti szállítása céljából teljesített repülések sorozata, amely a repülések rendszeressége és gyakorisága alapján rendszeres szolgáltatásnak minősül, közzétett menetrend alapján, vagy anélkül, és amelyeket oly módon üzemeltetnek, hogy az egyes járatok a lakosság tagjai által igénybe vehetőek;

(l) „terület”: az Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír, azzal a kitétellel, hogy Új-Zéland esetében a „terület” nem tartalmazza a Tokelau-szigeteket.

(2) A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáraira való hivatkozást – a 6. cikk (Biztonság) (1) bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáraira való hivatkozásként kell értelmezni.

(3) A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra történő hivatkozást a Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni.

(4) A jelen Megállapodásban az „EU–Szerződésekre” való hivatkozást az Európai Unióról szóló szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre történő hivatkozásként kell értelmezni.

2. cikk

Forgalmi jogok nyújtása

(1) Mindegyik Fél biztosítja a másik Fél számára a másik Fél légitársaságai által üzemeltetett nemzetközi légijáratok tekintetében az alábbi jogokat:

a) a területe felett leszállás nélküli átrepülés joga;

b) a területén nem kereskedelmi célból történő leszállás joga; és

c) a jelen Megállapodásban meghatározott egyéb jogok.

(2) Mindegyik Fél azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. cikke (Kijelölés és engedélyezés) alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen cikk (1) bekezdésének *a)* és *b)* pontjaiban meghatározott jogok.

(3) E cikk rendelkezései semmilyen módon nem biztosítanak az egyik Fél légitársaságának, illetve légitársaságainak jogot arra, hogy a másik Fél területén ellenszolgáltatásért, a másik Fél területének másik pontjára szállítandó utasokat, azok poggyászát, teherárut, illetve postai küldeményt vegyen fel a fedélzetre.

3. cikk

Kijelölés és engedélyezés

(1) Mindegyik Fél jogosult a jelen Megállapodásnak megfelelően tetszőleges számú légitársaságot kijelölni nemzetközi légiközlekedés végzésére, valamint a kijelölések visszavonására, illetve megváltoztatására. A kijelöléseket írásban kell továbbítani a másik Fél légügyi hatósága részére.

(2) A kijelölésnek és a kijelölt légitársaság kérelmeinek átvételét követően a másik Fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül biztosítja a megfelelő engedélyeket és jóváhagyásokat az üzemelési- és műszaki engedélyekre előírt formában és módon, azzal, hogy:

a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:

i. a légitársaság Magyarország területén került bejegyzésre az EU–Szerződések értelmében és az európai uniós jognak megfelelő, valamely tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkezik; és

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

iii. a légitársaság központi ügyvezetésének helye azon tagállam területén található, amelyiktől a működési engedélyt kapta; valamint

iv. a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai és/vagy az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség, a Norvég Királyság, illetve a Svájci Államszövetség és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és azok tényleges ellenőrzése alatt áll;

b) Új-Zéland által kijelölt légitársaság esetében:

i. Új-Zélandon található a központi ügyvezetésének helye és bejegyzésének helye; és

ii. Új-Zéland tényleges szabályozói felügyeletet gyakorol és tart fenn a légitársaság felett;

c) a légitársaság képes eleget tenni a nemzetközi légiközlekedési tevékenység végzése tekintetében a kérelmet vagy kérelmeket elbíráló Fél által szokásosan alkalmazott jogszabályok, rendelkezések és szabályok által előírt feltételeknek.

(3) A légitársaság e cikk (1) és (2) bekezdéseinek megfelelően történő kijelölését és engedélyezését követően jogosult megkezdeni a megállapodás szerinti szolgáltatásokat, feltéve, hogy a légitársaság betartja jelen Megállapodás vonatkozó rendelkezéseit.

4. cikk

Engedély visszavonása

(1) Bármelyik Fél jogosult a másik Fél által kijelölt légitársaság részére kiadott üzemelési vagy műszaki engedélyeket megtagadni, visszavonni, felfüggeszteni, illetve korlátozni, amennyiben:

(a) Magyarország által kijelölt légitársaság esetében:

i. a légitársaság nem Magyarország területén került bejegyzésre az EU–Szerződések értelmében, vagy nem rendelkezik az európai uniós jognak megfelelő, tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel; vagy

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

iii. a légitársaság központi ügyvezetésének helye nem azon tagállam területén található, amelyiktől a működési engedélyét kapta; vagy

iv. a légitársaság közvetlenül vagy többségi tulajdon révén nem a tagállamok és/vagy a tagállamok állampolgárai és/vagy az Izlandi Köztársaság, a Liechtensteini Hercegség, a Norvég Királyság, illetve a Svájci Államszövetség és/vagy ezen államok állampolgárai tulajdonában van, és nem ezek tényleges ellenőrzése alatt áll; vagy

v. Új-Zéland és egy tagállam között létrejött kétoldalú megállapodás alapján a légitársaság már rendelkezik üzemeltetési engedéllyel, és Új-Zéland igazolni tudja, hogy az ezen megállapodás szerinti forgalmi jogok gyakorlása egy olyan útvonalon, amely érinti a kérdéses tagállam egy pontját, a másik megállapodás által előírt, forgalmi jogokra vonatkozó korlátozások megkerülését eredményezné; vagy

vi. a kijelölt légitársaság rendelkezik egy másik tagállam által kiállított légijármű üzembentartási engedéllyel, és nem létezik kétoldalú légiközlekedési megállapodás Új-Zéland és az érintett tagállam között, valamint ez a tagállam megtagadta az Új-Zéland által kijelölt légitársaságtól a forgalmi jogokat;

(b) Új-Zéland által kijelölt légitársaság esetében:

i. a légitársaság bejegyzésének helye, illetve központi ügyvezetésének helye nem Új-Zéland területén található; vagy

ii. ezen légitársaság tényleges szabályozói felügyeletére nem Új-Zélandon kerül sor.

(c) a légitársaság nem tett eleget jelen Megállapodás 5. cikkében (A jogszabályok, rendelkezések és szabályok alkalmazása) említett jogszabályoknak, rendelkezéseknek és szabályoknak; vagy

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

(e) a Felek hivatkoznak jelen Megállapodás 6. cikkének (Biztonság) (7) bekezdésére.

(2) Az e cikk (1) bekezdése szerinti jogok gyakorlása során, az (1) bekezdés (a) pontjának v. és vi. alpontjai szerinti jogainak fenntartása mellett, Új-Zéland nemzeti hovatartozás alapján nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést az európai uniós légitársaságokkal szemben.

(3) Az e cikkben meghatározott jogok csak a másik Féllel folytatott konzultációt követően gyakorolhatóak kivéve, ha e cikk (1) bekezdése (c)–(e) pontjai valamelyikének való további meg nem felelés megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtételére van szükség.

(4) E cikk egyik Fél jogait sem korlátozza a másik Fél kijelölt légitársasága üzemelési- vagy műszaki engedélyeinek visszatartásában, visszavonásában, korlátozásában, illetve az azokra vonatkozó feltételek alkalmazásában jelen Megállapodás 7. cikke (A légiközlekedés védelme) rendelkezéseinek megfelelően.

5. cikk

Jogszabályok, rendelkezések és szabályok alkalmazása

(1) Az egyik Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan való távozáskor a másik Fél légitársaságai eleget tesznek az ott hatályos, a légi járművek üzemeltetésére és irányítására vonatkozó jogszabályoknak, rendelkezéseknek és szabályoknak.

(2) Az egyik Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, illetve onnan történő kilépéskor a légi járművön tartózkodó utasoknak, személyzetnek, illetve rakománynak az adott területre történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos jogszabályokat, rendelkezéseket és szabályokat (beleértve a belépésre, vámkezelésre, a légiközlekedés védelmére, bevándorlásra, útlevelekre, vámeljárásokra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket és szabályokat, illetve a postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) a másik Fél légitársaságainak utasai, személyzete, illetve a nevükben eljáró személyek, továbbá a rakomány vonatkozásában kötelesek betartani.

(3) A vámeljárásokra, bevándorlásra, karanténra vonatkozó és hasonló rendelkezések alkalmazása során egyik Fél sem biztosít elsőbbséget saját légitársasága, vagy bármely más légitársaság javára a másik Fél hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető kijelölt légitársaságával szemben.

(4) Bármely Fél területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett és az e célból kijelölt repülőtéri területet el nem hagyó utasok, poggyászok és áruk vizsgálaton eshetnek át a légiközlekedés védelme, kábítószer-ellenőrzés és a bevándorlási előírások vonatkozásában, illetve az ilyen előírt vizsgálattal járó egyéb speciális esetekben, tekintettel az érintett Fél jogszabályaira és rendelkezéseire, és az adott körülményekre. A Felek területén közvetlenül átmenő forgalomban érintett poggyász és áru mentesül a vámok és más hasonló adók alól.

6. cikk

Biztonság

(1) A Felek az e Megállapodás szerinti nemzetközi légiközlekedés működtetése tekintetében érvényesnek ismerik el a másik Fél által, az utóbbi jogszabályainak és rendelkezéseinek – ideértve Magyarország esetében a hatályban lévő európai jogszabályokat és rendelkezéseket – megfelelően kiadott vagy érvényesített és hatályban lévő légi alkalmassági bizonyítványokat, képesítési bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények legalább megegyeznek az Egyezmény értelmében meghatározott minimumszabályokkal. A Felek azonban megtagadhatják a másik Fél által saját állampolgáraik számára kiállított vagy érvényesített képesítési bizonyítványoknak és engedélyeknek a területük feletti átrepülés tekintetében érvényesként való elismerését.

(2) Ha az egyik Fél légügyi hatósága által valamely személy vagy kijelölt légitársaság részére, vagy a megállapodás szerinti szolgáltatások működtetése során használt légijárműre vonatkozóan kiadott vagy érvényesített, e cikk (1) bekezdésében említett engedélyekkel és tanúsítványokkal kapcsolatos jogosultságok, illetve feltételek az Egyezmény alapján meghatározott minimumszabályoktól való eltérést lehetővé teszik, és ezen eltérés az ICAO részére bejelentésre került, a másik Fél a légügyi hatóságok közötti konzultációt kérelmezhet e Megállapodás 13. cikkének (Konzultációk) megfelelően, az adott gyakorlat tisztázása céljából.

(3) Bármelyik Fél bármikor kérhet konzultációt a másik Fél által a légiforgalmi létesítményekre, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre és azok üzemeltetésére vonatkozóan meghatározott biztonsági előírásokkal kapcsolatban. A konzultációt a kérelem időpontjától számított harminc (30) napon belül kell megtartani.

(4) Ha a konzultációt követően az egyik Fél azt állapítja meg, hogy a másik Fél ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz az Egyezmény alapján meghatározott biztonsági előírásoknak megfelelő biztonsági előírásokat az e cikk (3) bekezdésében említett területeken, a másik felet tájékoztatja e megállapításairól és az ICAO-előírásoknak való megfeleléshez általa szükségesnek tartott lépésekről. A másik Fél megegyezés szerinti időn belül végrehajtja a szükséges korrekciós intézkedéseket. Ha a másik Fél tizenöt (15) napon belül, vagy a megállapodás szerinti hosszabb időszakban nem hatja végre a megfelelő intézkedés(eke)t, az megalapozza e Megállapodás 4. cikkének (Engedély visszavonása) alkalmazását.

(5) Az Egyezmény 16. cikke értelmében a Felek megállapodnak továbbá abban, hogy az egyik Fél légitársasága által vagy annak részéről a másik Fél területére, illetve területéről nemzetközi légijárat üzemeltetése során a légijárművet a másik Fél területén való tartózkodás során ellenőrizhetik (e cikk alkalmazásában „földi ellenőrzés”) a másik Fél erre felhatalmazott képviselői feltéve, hogy ezen ellenőrzés nem okoz indokolatlan késedelmet a légijármű üzemeltetésében. Az Egyezmény 33. cikkében meghatározott kötelezettségtől eltérően ezen ellenőrzés célja az érintett légijármű dokumentációja érvényességének, a személyzet engedélyeinek ellenőrzése, továbbá annak ellenőrzése, hogy a légi jármű felszereltsége és állapota az adott időpontban megfelel-e az Egyezmény előírásainak.

(6) Ha a földi ellenőrzés, vagy a földi ellenőrzések sorozata:

(a) súlyos aggályokat kelt a tekintetben, hogy a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott minimumszabályoknak; vagy

(b) súlyos aggályokat kelt a tekintetben, hogy az adott időpontban az Egyezmény alapján meghatározott biztonsági előírások betartása és adminisztrációja nem valósul meg,

az ellenőrzést végző Fél az Egyezmény 33. cikkének alkalmazásában szabadon megállapíthatja, hogy azok az előírások, amelyek alapján a légijárműre vagy a légijármű személyzetére vonatkozó tanúsítványokat, illetve engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem egyenértékűek az Egyezmény alapján meghatározott minimumkövetelményekkel, vagy azoknál nem szigorúbbak. Ugyanezen megállapítás tehető a földi ellenőrzéshez szükséges hozzáférés megtagadása esetén.

(7) Amennyiben sürgős intézkedés elengedhetetlen a légitársaság működése biztonságának érdekében, mindkét Fél fenntartja magának a jogot arra, hogy azonnal felfüggessze vagy módosítsa a másik Fél légitársaságának, vagy légitársaságainak üzemeltetési engedélyét.

(8) A Felek által az e cikk (7) bekezdése alapján végrehajtott intézkedéseket meg kell szakítani, amint az intézkedésre okot adó körülmény már nem áll fenn.

(9) Hivatkozással e cikk (4) bekezdésére, ha megállapításra kerül, hogy a megállapodás szerinti időszak lejárata után valamelyik Fél továbbra sem tartja be az ICAO-előírásokat, erről és a helyzet későbbi, megfelelő megoldásáról is tájékoztatni kell az ICAO főtitkárát.

(10) Amennyiben Magyarország olyan légitársaságot jelöl ki, amely felett egy másik tagállam gyakorol és tart fenn szabályozói felügyeletet, Új-Zéland jelen Megállapodás biztonsági előírásai szerinti jogai ugyanúgy fennállnak a biztonsági előírásoknak az adott másik tagállam általi átvétele, gyakorlása vagy fenntartása, valamint az adott légitársaság üzemeltetési engedélye tekintetében.

7. cikk

A légiközlekedés védelme

(1) A Felek a nemzetközi jogból származó jogaikkal és kötelezettségeikkel összhangban megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményekkel szembeni védelmére vonatkozó, egymás iránti kötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi. A Felek, nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános érvényének korlátozása nélkül, különösen az alábbiak rendelkezéseinek megfelelően járnak el: a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény, a légi járművek 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. évi szeptember 23. napján aláírt egyezmény, a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv, a plasztikus robbanóanyagok megjelöléséről, azok felderítése céljából Montreálban, 1991. március 1. napján létrehozott Egyezmény, valamint a polgári légiközlekedés védelmére vonatkozó valamennyi egyéb, olyan többoldalú megállapodás, amely a Felekre nézve kötelező érvényű.

(2) A 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 légi navigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, továbbá bármely, a polgári légiközlekedés védelme ellen irányuló fenyegetés kezelésében.

(3) A Felek kölcsönös kapcsolataikban a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel és az ICAO által meghatározott, az Egyezmény mellékleteit képző, ajánlott gyakorlatokkal összhangban járnak el; a Felek előírják, hogy a területükön bejegyzett légjárművek üzemeltetői, azon légijármű-üzemeltetők, amelyek központi ügyvezetésének helye vagy akiknek állandó tartózkodási helye a területükön található, vagy Magyarország esetében az EU–Szerződések alapján bejegyzett és az Európai Unió jogának megfelelő működési engedéllyel rendelkező légijárművek üzemeltetői, valamint a területükön található repülőterek üzemeltetői a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

(4) A Felek megállapodnak abban, hogy a légijármű-üzemeltetők kötelesek betartani a másik Fél által előírt biztonsági rendelkezéseket a területére történő belépéshez, az onnan történő kilépéshez, illetve az ott tartózkodáshoz. A beszállás, illetve felrakodás előtt, illetve alatt a Feleknek biztosítaniuk kell saját területükön a megfelelő intézkedések hatékony végrehajtását a légijárművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, a kézipoggyász, a poggyász, a rakomány és a légijárművek készleteinek ellenőrzése érdekében. A Felek méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Félnek az egyes konkrét fenyegetésekkel szembeni különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló bármely kérelmét.

(5) Ezen felül mindkét Fél jóhiszeműen mérlegeli a másik Fél olyan, kölcsönös adminisztratív megállapodások megkötésére irányuló kérését, amelyek keretében az egyik Fél légügyi hatósága saját értékelést készíthet a másik Fél területén a légijármű-üzemeltetők által végrehajtott biztonsági intézkedésekről a kérelmező Fél területére érkező járatok tekintetében.

(6) A polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye esetén, vagy az utasok és a személyzet, a repülőterek vagy a légi navigációs berendezések biztonsága elleni egyéb jogellenes cselekmény vagy ennek veszélye esetén a Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az effajta cselekményeknek vagy azok veszélyének gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges megfelelő intézkedések megtétele érdekében.

(7) Mindkét Fél megtesz minden olyan intézkedést, amelyet megvalósíthatónak tart annak biztosítására, hogy a másik Félnek a területén leszálló és jogellenes hatalomba kerítésnek vagy egyéb jogellenes cselekményeknek kitett légijárműve a földön maradjon, hacsak annak felszállását az emberi élet védelmére vonatkozó kényszerítő kötelezettség szükségessé nem teszi. Ilyen intézkedések meghozatalára lehetőség szerint kölcsönös konzultáció alapján kerül sor.

(8) Amennyiben az egyik Fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik Fél nem az e cikk légiközlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, az előbbi Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Fél légügyi hatóságával. Amennyiben az ezen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő módon megállapodni az adott kérdésekben, ez a tény alapul szolgálhat az érintett Fél egy vagy több légitársasága üzemelési engedélyének és műszaki engedélyeinek visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez való kötésére. Vészhelyzetben, vagy az e cikk rendelkezéseinek további be nem tartásának megakadályozása érdekében bármelyik Fél tizenöt (15) nap letelte előtt is hozhat átmeneti intézkedéseket.

8. cikk

Kereskedelmi lehetőségek

(1) A Felek légitársaságainak jogában áll irodák létrehozása a másik Fél területén abból a célból, hogy a légiközlekedést népszerűsítsék és értékesítsék.

(2) A Felek kijelölt légitársaságai – a másik Félnek a belépésre, a tartózkodásra és a munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és rendelkezéseivel összhangban – bevihetik a másik Fél területére és ott foglalkoztathatják a légiközlekedési szolgáltatás nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakértő személyzetet.

(3) A Felek bármelyik légitársasága közvetlenül és a légitársaság döntése alapján az ügynökein keresztül értékesítheti légiközlekedési szolgáltatásait a másik Fél területén. Minden légitársaság jogosult ilyen közlekedési szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen közlekedési szolgáltatást az érintett terület valutájában vagy szabadon átváltható valutában megvásárolni.

(4) Minden légitársaság jogosult a helyben folyósított összegeken felüli helyi bevételeket igény szerint átváltani és külföldre utalni. Az átváltást és az átutalást azonnal, korlátozás vagy adó megállapítása nélkül engedélyezni kell a folyó ügyletekre és átutalásra vonatkozó, a légi fuvarozó átutalásra irányuló alapkérelme benyújtásának napján alkalmazandó átváltási árfolyamon.

(5) A Felek légitársaságai a másik Fél területén helyi valutában fizethetik ki a helyi kiadásokat, az üzemanyag-vásárlást is beleértve. A Felek légitársaságai saját belátásuk szerint a helyi valutaátváltási szabályozás szerint, szabadon átváltható valutában fizethetik ki az ilyen kiadásokat a másik Fél területén.

(6) A jelen Megállapodás szerinti nemzetközi légiközlekedés üzemeltetése, illetve fenntartása során bármely kijelölt légitársaság közös üzemeltetésre és üléshely-bérletre vonatkozó megállapodást köthet bármely más légitársasággal, ideértve a harmadik országok légitársaságait, feltéve, hogy az ezen megállapodást megkötő összes légitársaság rendelkezik a megfelelő felhatalmazással és teljesíti az ilyen megállapodásokra általában alkalmazott követelményeket.

(7) Az e cikk (6) bekezdése alapján biztosított jogokon túlmenően a Felek kijelölt légitársaságai a nemzetközi légijáratok jelen Megállapodás szerinti üzemeltetése, illetve fenntartása során bármilyen társaságtól, ideértve más légitársaságot, bérelt légijárművet (vagy légijárművet és személyzetet) használhatnak feltéve, hogy az ezen megállapodást megkötő összes Fél rendelkezik a megállapodásokra vonatkozó megfelelő engedélyekkel és teljesíti az azokra vonatkozó követelményeket.

(8) Az egyes kijelölt légitársaságok jogosultak a másik Fél területén a saját földi kiszolgálást („saját kiszolgálás”) ellátni, vagy döntésük szerint versenytárs ügynököt kiválasztani az ezen szolgáltatások teljes egészben vagy részben történő elvégzésére. Az ezen jog korlátozása csak a rendelkezésre álló hely, illetve kapacitás konkrét korlátaival indokolható. Valamennyi kijelölt légitársaság diszkriminációmentes bánásmódban részesül a szolgáltatást ellátó, vagy ellátók által nyújtott földi kiszolgálási szolgáltatásokra és az azokhoz való hozzáférésre vonatkozóan. A földi kiszolgálási tevékenységeket az egyes Felek jogszabályainak és rendelkezéseinek, Magyarország esetében az európai uniós jogszabályoknak megfelelően kell végezni.

(9) E Megállapodás bármely más rendelkezésétől eltérően a Felek légitársaságai és közvetett árufuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül alkalmazhatnak a nemzetközi légiközlekedéshez kapcsolódó bármilyen felszíni árufuvarozást a Felek területén, illetve harmadik országok területén lévő bármely pontra vagy pontról, ideértve valamennyi vámhivatallal rendelkező repülőtérre és repülőtérről való szállítást is, és ideértve adott esetben a hatályos jogszabályok és rendelkezések alapján a vámszabad raktárban lévő áru fuvarozására való jogosultságot is. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. A légitársaságok dönthetnek úgy, hogy maguk végzik el a felszíni fuvarozást, vagy egyéb felszíni fuvarozót – beleértve az egyéb légitársaságok által üzemeltetett felszíni fuvarozást és a közvetett légi árufuvarozó szolgáltatókat – bízhatnak meg. Az ilyen kombinált árufuvarozási szolgáltatásokat a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra kiszabott egységes, átfogó áron kínálhatják, feltéve, hogy a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényeit illetően.

(10) Mindegyik Fél kijelölt légitársaságai a légi járatok meghatározott útvonalakon történő megindítása előtt legalább harminc (30) nappal benyújtják jóváhagyásra a repülési menetrendjüket a másik Fél légügyi hatóságaihoz. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez a határidő a fent említett hatóságok jóváhagyásával csökkenthető.

9. cikk

Vámok és egyéb díjak

(1) Mindegyik Fél a kölcsönösség elve alapján, a saját nemzeti törvényei által megengedett legnagyobb mértékben mentesíti a másik Fél kijelölt légitársaságát a vámok, jövedéki adók, ellenőrzési díjak, és minden egyéb nemzeti illeték és díj alól a következők vonatkozásában: a légijárművek, az üzemanyag, a kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a pótalkatrészek, beleértve a hajtóműveket, a légijárművek szokásos berendezéseit, a légijárművek készleteit (beleértve, de nem kizárólagosan az olyan tételeket mint az élelmiszerek, italok, szeszes italok, dohányáru és olyan egyéb termékeket, amelyek kizárólag a légijármű üzemeltetésével, illetve szervizelésével kapcsolatban kerülnek értékesítésre, illetve felhasználásra), valamint az olyan egyéb cikkek, mint a kijelölt légitársaság által ingyenesen terjesztett nyomtatott jegytömbök és légi fuvarlevelek, amelyeket kizárólag a megállapodás szerinti szolgáltatásokat nyújtó légijármű üzemeltetésével vagy szervizelésével kapcsolatos használatra szánnak.

(2) Az e cikk alapján biztosított mentességek az (1) bekezdésben említett azon tételekre vonatkoznak, amelyeket:

a) a másik Fél kijelölt légitársasága visz be, vagy annak a nevében visznek be az adott Fél területére;

b) az egyik Fél kijelölt légitársasága légijárművének fedélzetén tartanak a másik Fél területére való megérkezés, illetve az onnan való távozás után és/vagy az ezen területen való repülés során kerülnek elfogyasztásra; vagy

c) az egyik Fél kijelölt légitársasága légijárművének fedélzetén szállítják a másik Fél területén és azok a megállapodás szerinti szolgáltatások nyújtásában kerülnek felhasználásra, függetlenül attól, hogy ezen cikkek a mentességet biztosító Fél területén belül kerülnek-e teljes egészében felhasználásra vagy elfogyasztásra, feltéve, hogy ezen cikkek tulajdonjoga a fenti említett Fél területén nem kerül átruházásra.

(3) A légijárművön használt szokásos felszerelések, valamint a bármelyik Fél kijelölt légitársasága által használt, a légijármű fedélzetén szokásosan tárolt anyagok és készletek a másik Fél területén csak az adott Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakodhatóak ki. Ebben az esetben azok az újra kivitel vagy a vámszabályozásoknak megfelelő egyéb eltávolítás időpontjáig az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetőek.

(4) Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is rendelkezésre állnak, ha bármelyik Fél kijelölt légitársaságai másik légitársasággal vagy légitársaságokkal megállapodást kötnek a szokásos berendezéseknek és az e cikk (1) bekezdésében említett egyéb cikkeknek a másik Fél területén történő kölcsönadására vagy átadására vonatkozóan, feltéve, hogy ezen másik Fél ugyanazokat a mentességeket biztosítja e másik légitársaság, illetve légitársaságok részére.

(5) Jelen Megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozhatja meg Magyarországot vagy Új-Zélandot abban, hogy Új-Zéland kijelölt légitársaságának olyan légi járműve esetében, amely Magyarország területének két pontja vagy Magyarország területének és egy másik európai uniós tagállam területének egy-egy pontja között közlekedik, a területükön felvett üzemanyagra hátrányos megkülönböztetés nélkül adókat, illetékeket, vámokat vagy díjakat vessenek ki.

(6) Amennyiben a Felek között külön megállapodás áll fenn a kettős adóztatás elkerüléséről, úgy az a megállapodás az irányadó.

10. cikk

Tisztességes verseny

(1) Mindegyik Fél tisztességes és egyenlő lehetőséget biztosít mindkét Fél kijelölt légitársaságainak a jelen Megállapodásban szabályozott nemzetközi légiközlekedés biztosítása érdekében folytatott versenyhez.

(2) Mindegyik Fél lehetővé teszi minden kijelölt légitársaság számára, hogy az általa kínált nemzetközi légiközlekedésben a járatsűrűséget és a kapacitást piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. E joggal összhangban egyik Fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légijáratok sűrűségét vagy gyakoriságát, vagy a másik Fél kijelölt légitársaságai által üzemeltetett légijárművek típusát vagy típusait, kivéve, ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, vagy környezetvédelmi okokból, az Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján szükséges.

(3) A Felek területén hatályos versenyjog, Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogot, vonatkozik az adott Fél joghatóságán belül üzemeltetett légitársaságokra.

(4) A versenyjog alkalmazásának bármelyik Fél általi korlátozása nélkül, ha az egyik Fél légügyi hatóságai úgy ítélik meg, hogy a légitársaságaikat hátrányos megkülönböztetés vagy tisztességtelen eljárás éri a másik Fél területén, erről tájékoztathatják a másik Fél légügyi hatóságait. A légügyi hatóságok közötti konzultációt e Megállapodás 13. cikkével (Konzultációk) összhangban kell lefolytatni.

11. cikk

Használati díjak

(1) Mindegyik Félnek minden tőle telhetőt meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a másik Fél kijelölt légitársaságaira vonatkozóan a repülőterek és egyéb légiközlekedési létesítmények használatáért a díjszabásért felelős illetékes szerveik által kiszabott díjak, vagy az általuk kiszabni engedélyezett díjak igazságosak és méltányosak legyenek. E díjaknak megbízható gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak a bármely más légitársaság által ilyen szolgáltatásokért fizetett díjaknál.

(2) A használati díjak tekintetében egyik Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát, vagy bármely más, hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető légitársaságot, és a másik Fél kijelölt légitársaságára nem szabhat ki magasabb használati díjat, illetve nem engedélyezheti magasabb használati díj kiszabását, mint amelyet a hasonló nemzetközi légijáratokat hasonló légijárművel üzemeltető, hasonló kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat használó saját kijelölt légitársaságaira vet ki.

(3) Mindegyik Fél ösztönzi a díjszabásért felelős illetékes szervei, valamint a szolgáltatásokat és létesítményeket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. E felhasználókat, lehetőség szerint mielőbb értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy a díjak bevezetése vagy módosítása előtt véleményüket kifejthessék.

12. cikk

Árazás

(1) Mindegyik Fél lehetővé teszi, hogy az egyes kijelölt légitársaságok állapítsák meg a légijáratok árait piaci kereskedelmi megfontolások alapján. A Felek beavatkozása az alábbiakra korlátozódik:

(a) az indokolatlanul diszkriminatív árak vagy gyakorlatok megakadályozása;

(b) a fogyasztók védelme olyan árakkal szemben, amelyek az erőfölénnyel való visszaélés miatt indokolatlanul magasak vagy korlátozóak; és

(c) a légitársaságok olyan árakkal szembeni védelme, amelyek közvetlen vagy közvetett állami támogatás miatt mesterségesen alacsonyak.

(2) Az Új-Zéland által kijelölt légitársaságok által a kizárólag az Európai Unión belüli légi útvonalakon közlekedő járataikra vonatkozóan kiszabott viteldíjak az európai uniós jog hatálya alá tartoznak. Az európai uniós jogot megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni.

(3) A Magyarország által kijelölt légitársaságok által a kizárólag az Új-Zélandon belüli légi útvonalakon közlekedő járataikra vonatkozóan kiszabott viteldíjak az új-zélandi jog hatálya alá tartoznak. Az új-zélandi jogot megkülönböztetésmentes alapon kell alkalmazni.

(4) Mindkét Fél előírhatja, hogy a másik Fél kijelölt légitársaságai az általuk javasolt, a területéről induló, vagy a területére érkező légijáratok viteldíjait bejelentsék, vagy azokról értesítést adjanak. Ezen bejelentés, illetve értesítés a viteldíj bevezetésének tervezett időpontja előtt legfeljebb harminc (30) nappal, vagy engedélyezhető rövidebb időn belül írható elő.

13. cikk

Konzultációk

(1) Mindegyik Fél bármikor kérhet konzultációt e Megállapodással kapcsolatban. A konzultációkat a lehető leghamarabb meg kell megkezdeni, de legkésőbb attól az időponttól számított hatvan (60) napon belül, amikor a másik Fél kézhez kapta a kérelmet, kivéve, ha a Felek ettől eltérően állapodnak meg.

(2) Bármelyik légügyi hatóság kérésére a Felek légügyi hatóságai a lehető leghamarabb információt cserélnek a saját kijelölt légitársaságaik részére kiadott érvényes engedélyeket illetően a másik Fél területére, területéről vagy területén keresztül üzemeltetett légijáratokra vonatkozóan. Fentiekbe beleértendőek a javasolt útvonalakon üzemeltetendő légijáratokra érvényes tanúsítványok és engedélyek másolatai, valamint a módosítások és a mentesítési végzések.

(3) Bármelyik Fél légügyi hatóságai a másik Fél légügyi hatóságai kérésére átadják azok részére a másik Fél területéről vagy területére irányuló forgalomról szóló időszakos, illetve egyéb, az indokolt mértékben szükséges, statisztikai kimutatásokat.

14. cikk

A Megállapodás módosítása

(1) Jelen Megállapodás a Felek írásbeli megállapodása útján módosítható. Minden módosítás e Megállapodás 18. cikkével (Hatálybalépés) összhangban lép hatályba.

(2) A mindkét Félre nézve kötelező érvényű, légiközlekedésre vonatkozó általános többoldalú egyezmény vagy megállapodás megkötése esetén e Megállapodás az ezen egyezmény, illetve megállapodás rendelkezéseinek megfelelően módosítandó.

15. cikk

Viták rendezése

(1) A jelen Megállapodásból fakadó minden olyan vita, amely a hivatalos konzultációk első fordulója útján nem kerül rendezésre, a Felek egyetértésével valamely személy vagy szerv elé utalható döntéshozatal céljából. Amennyiben a Felek ebben nem állapodnak meg, a vitát bármelyik Fél kérésére választottbíróság elé kell terjeszteni az alábbiakban meghatározott eljárásoknak megfelelően.

(2) A választottbírósági eljárást három választottbíróból álló testület folytatja le az alábbiak szerint:

(a) A választottbírósági eljárásra irányuló kérelem átvételét követő harminc (30) napon belül a Felek külön-külön egy-egy választottbírót jelölnek ki. Az ezen két választottbíró kijelölését követő hatvan (60) napon belül megállapodnak a harmadik választottbíró kijelölésében, aki a választottbírósági testület elnökeként fog eljárni;

(b) Ha valamelyik Fél nem jelöl ki választottbírót, vagy a harmadik választottbíró e bekezdés (a) pontjával összhangban nem kerül kijelölésre, bármelyik Fél felkérheti az ICAO Tanács elnökét a szükséges választottbíró, illetve választottbírók kijelölésére harminc (30) napon belül. Ha a Tanács elnöke valamelyik Fél nemzetiségével azonos állampolgárságú, az ilyen alapon nem kizárható rangidős alelnök gondoskodik a kijelölésről. Ha a Tanács elnöke vagy a rangidős, legmagasabban képzett alelnök jelöli ki a harmadik választottbírót, e harmadik választottbíró nem lehet valamelyik Fél állampolgára.

(3) Ha Felek másképpen nem állapodnak meg, a választottbírósági testület joghatóságának határait jelen Megállapodással összhangban állapítja meg, valamint meghatározza saját eljárásrendjét. A létrejöttét követően a választottbírósági testület ideiglenes tehermentesítő intézkedéseket javasolhat a jogerős határozat meghozatala előtt. A választottbírósági testület felhívására, vagy valamelyik Fél kérésére értekezletet kell tartani az eldöntendő konkrét kérdések és a követendő konkrét eljárások meghatározása céljából, legkésőbb a választottbírósági testület teljes felállását követő tizenöt (15) napon belül.

(4) Ha a Felek másképpen nem állapodnak meg, vagy a választottbírósági testület eltérő utasítást nem tesz, mindegyik Fél a választottbírósági testület hiánytalan létrejöttét követő negyvenöt (45) napon belül memorandumot nyújt be. A válaszadásra hatvan (60) nap áll rendelkezésre. A választottbírósági testület bármelyik Fél kérésére vagy saját kezdeményezésére meghallgatást tart a válaszadás esedékességét követő tizenöt (15) napon belül.

(5) A választottbírósági testület megkísérli az írásos határozathozatalt a meghallgatás befejezését követő harminc (30) napon belül, vagy amennyiben meghallgatásra nem kerül sor, a mindkét válasz benyújtásának napját követően. A választottbírósági testület többségi határozata az irányadó.

(6) A Felek a határozat pontosítására irányuló kérelmet nyújthatnak be a határozathozatalt követő tizenöt (15) napon belül és a pontosítást a kérelmet követő tizenöt (15) napon belül ki kell adni.

(7) Mindegyik Fél a saját nemzeti jogával összhangban teljes mértékben érvényesíti a választottbírósági testület bármely határozatát, vagy ítéletét.

(8) A választottbírósági testület költségei, ideértve a választottbírók díjait és költségeit, a Felek között egyenlően oszlanak meg. Az ICAO Tanács elnöke által az e cikk (2) bekezdésének (b) pontjában említett eljárásokkal kapcsolatban viselt költségek a választottbírósági testület költségei részének minősülnek.

16. cikk

Felmondás

(1) Bármelyik Fél, bármely időpontban írásban értesítheti a másik Felet a jelen Megállapodás felmondására irányuló döntéséről. Az erről szóló értesítést egyidejűleg az ICAO főtitkárának is meg kell küldeni. Jelen Megállapodás éjfélkor szűnik meg (a másik Félhez intézett felmondás átvételének helyén), közvetlenül az ezen felmondás másik Fél általi átvétele napjának első évfordulója előtt, kivéve, ha a Felek megállapodása alapján a felmondás a fenti időpontig visszavonásra kerül.

(2) Amennyiben a másik Fél a felmondásról szóló értesítés kézhezvételét nem igazolja vissza, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az értesítésnek az ICAO főtitkára általi kézhezvételét követő tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

17. cikk

Az ICAO általi nyilvántartásba vétel

Jelen Megállapodást és valamennyi módosítását az ICAO-nál nyilvántartásba kell venni.

18. cikk

Hatálybalépés

Jelen Megállapodás és Függeléke a Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során megküldött, azon későbbi értesítés keltét követő harminc (30) nappal lép hatályba, amely megerősíti, hogy a Felekre vonatkozó alkotmányos követelmények teljesültek.

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

KÉSZÜLT New Yorkban, 2025. szeptember 24. napján két példányban, magyar és angol nyelven.

FÜGGELÉK

1. szakasz

Útvonalterv

A Felek jelen Megállapodás értelmében, a jelen Függelék alapján történő üzemelésre kijelölt légitársaságai a kijelölésük feltételeivel összhangban jogosultak menetrend szerinti nemzetközi légijáratok üzemeltetésére az alábbiak szerint:

A. A Magyarország Kormánya által kijelölt légitársaság, illetve légitársaságok útvonalai

KIINDULÓPONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK

Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Új-Zélandon	Megállapodás tárgyát képező pontok

B. Az Új-Zéland Kormánya által kijelölt légitársaság, illetve légitársaságok útvonalai

KIINDULÓPONT	KÖZBENSŐ PONTOK	CÉLPONT	A FELEK TERÜLETÉN TÚLI PONTOK
Bármely pont Új-Zélandon	Megállapodás tárgyát képező pontok	Bármely pont Magyarországon	Megállapodás tárgyát képező pontok

MEGJEGYZÉSEK:
1) Bármelyik Fél kijelölt légitársaságainak bármely, vagy összes járata kihagyhat bármely közbenső vagy a Felek területén túli pontot, feltéve, hogy ezen útvonalakon a megállapodás szerinti légijáratok kiindulási/célpontja a légitársaságot kijelölő Fél területén van.
2) A légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján bármelyik Fél kijelölt légitársaságai kiszolgálhatnak közbenső vagy a Felek területén túli pontokat anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pontok és a másik Fél területe között.
3) Az ötödik és hatodik szabadságjognak a meghatározott közbenső és/vagy a Felek területén túli pontokon történő gyakorlásához mindkét légügyi hatóság egyetértése és jóváhagyása szükséges.

2. szakasz

Üzemeltetési rugalmasság

A Felek kijelölt légitársaságai bármely, illetve valamennyi járat tekintetében és az adott légitársaság választása alapján:
1. Egyik vagy mindkét irányban üzemeltethetnek légi járatokat;
2. Különböző járatszámokat kombinálhatnak egyazon járat működtetése során;
3. Bármely légijárművükről bármely másik légijárművükre – bármely ponton – átcsoportosíthatnak forgalmat az útvonalakon;
iránybeli, illetve földrajzi korlátozás nélkül és az ezen Megállapodás alapján egyébként engedélyezhető forgalom lebonyolítási jogának elveszítése nélkül, feltéve, hogy a légijárat a légitársaságot kijelölő Fél területén szolgál ki pontot.

3. szakasz

Légijármű megváltoztatása a járatszám megtartásával

A fenti útvonalak bármely szakaszán, illetve szakaszain bármely kijelölt légitársaság üzemeltethet nemzetközi légijáratokat, ideértve a más légitársaságokkal kötött közös üzemeltetési megállapodásokat, az útvonal bármely pontján üzemeltetett légijármű típusa, illetve száma módosításának korlátozása nélkül, feltéve, hogy kimenő irányban az ezen ponton túli közlekedés a légitársaságot kijelölő Fél területéről való közlekedés folytatása, és bejövő irányban az ezen ponton túli közlekedés a légitársaságot kijelölő Fél területére való közlekedés folytatása.

2. melléklet a 2026. évi X. törvényhez

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

The Government of Hungary and the Government of New Zealand (hereinafter, „the Parties”);

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimal government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Noting the Agreement between the European Community and New Zealand on certain aspects of air services of 21 June 2006;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) „aeronautical authorities” means, in the case of Hungary, the Director General of Civil Aviation, and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;

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

(c) „air transport” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) „airline” and „stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) „Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is simultaneously in effect for both Parties;

(f) „designated airline” means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

(g) „ICAO” means the International Civil Aviation Organization;

(h) „international air transport” means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(i) „Member State” means a Member of the European Union;

(j) „price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(k) „scheduled” means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;

(l) „territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term „territory” shall exclude Tokelau.

(2) References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of paragraph (1) of Article 6 (Safety) of this Agreement, be understood as referring to nationals of European Union Member States.

(3) References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary.

(4) 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 Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:

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

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

c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) The airlines of each Party other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs *a)* and *b)* of paragraph (1) of this Article.

(3) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorisation

(1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the aeronautical authority of the other Party in writing.

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

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

i. the airline is established, under the EU Treaties, in the territory of Hungary and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; and

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

iii. the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and

iv. the airline is owned directly or through majority ownership, and effectively controlled, by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states;

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

i. it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand; and

ii. New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications.

(3) When an airline has been designated and authorised in accordance with paragraphs (1) and (2) of this Article, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorisation

(1) Either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

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

i. the airline is not established, under the EU Treaties, in the territory of Hungary or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or

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

iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or

iv. the airline is not owned and effectively controlled, directly or through majority ownership, by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states; or

v. the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between New Zealand and another Member State and New Zealand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

vi. the airline designated holds an Air Operators Certificate issued by another Member State and there is no bilateral air services agreement between New Zealand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to an airline designated by New Zealand;

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

i. that airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of New Zealand; or

ii. effective regulatory control of that airline is not maintained in New Zealand.

(c) the airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or

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

(e) paragraph (7) of Article 6 (Safety) of this Agreement is invoked.

(2) In exercising its rights under paragraph (1) of this Article, and without prejudice to its rights under sub-paragraphs (1)(a) v and vi, New Zealand shall not discriminate between EU airlines on the grounds of nationality.

(3) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with any of subparagraphs (1)(c)–(1)(e) inclusive of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(4) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permissions of a designated airline of that other Party, in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Rules

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party’s airlines.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party’s airlines.

(3) Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

(4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required, having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Safety

(1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party in accordance with the latter’s laws and regulations including, in the case of Hungary, European laws and regulations, and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 13 (Consultations) of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

(3) Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(4) If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph (3) of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure by the other Party to take appropriate action(s) within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation of Authorisation) of this Agreement.

(5) Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft performing international air transport by, or on behalf of an airline of one Party, to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search (in this Article called „ramp inspection”) by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

(6) If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:

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

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

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

(7) When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

(8) Any action by one Party in accordance with paragraph (7) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(9) With reference to paragraph (4) of this Article, if it is determined that one Party remains in noncompliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

(10) Where Hungary has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of New Zealand under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 7

Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

(2) The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, or in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its territory under 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) Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) Each Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 8

Commercial Opportunities

(1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

(2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

(3) Any airline of either Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline’s discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transport and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(4) Each airline shall have the right to convert and remit abroad, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(5) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(6) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with any other airline, including airlines of third countries, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

(7) In addition to the rights granted in paragraph (6) of this Article, the designated airlines of each Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

(8) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party („self-handling”) or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or capacity. Each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regard their access and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Party including, in the case of Hungary, European Union law.

(9) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

(10) The designated airlines of each Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Party, not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes, their flight timetables. 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 9

Customs Duties and Charges

(1) Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock and air waybills, distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft operating the agreed services.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) above:

a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party and/or consumed during flight over that territory; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

(5) Nothing in this Agreement shall prevent Hungary or New Zealand 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 New Zealand that operates between a point in the territory of Hungary and another point in the territory of Hungary or in the territory of another European Union Member State.

(6) In the event that there exists an applicable special agreement between the Parties for the avoidance of double taxation, such agreement shall prevail.

Article 10

Fair Competition

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

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

(3) The competition laws in force in the territory of the Parties including, in the case of Hungary, the European Union law shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.

(4) Without limiting the application of competition law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that their airlines are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of the other Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultation between the aeronautical authorities shall be conducted according to Article 13 (Consultations) of this Agreement.

Article 11

User Charges

(1) Each 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 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 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 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 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

Pricing

(1) Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.

(2) The tariffs to be charged by the airlines designated by New Zealand for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law. European Union law will be applied on a non-discriminatory basis.

(3) The tariffs to be charged by the airlines designated by Hungary for carriage wholly within New Zealand shall be subject to New Zealand law. New Zealand law will be applied on a non-discriminatory basis.

(4) Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days, or such lesser time as may be permitted, before the proposed date of introduction.

Article 13

Consultations

(1) Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

(2) At the request of either aeronautical authority, the aeronautical authorities of the 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 Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

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

Article 14

Amendment

(1) This Agreement may be amended by written agreement of the Parties. Any amendment shall enter into force in accordance with Article 18 (Entry into Force) of this Agreement.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 15

Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event the President of the Council or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

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

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

(7) Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the ICAO Council in connection with the procedures of subparagraph (2)(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 16

Termination

(1) Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of ICAO. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by the other Party, unless the notice is withdrawn before then by agreement of the Parties.
(2) In the absence of acknowledgement of the receipt of a notice of termination by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Secretary General of ICAO.

Article 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 18

Entry into Force

This Agreement and its Annex shall enter into force thirty (30) days after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement on air services in duplicate in the Hungarian and English languages, all texts being equally authentic and with each Party retaining one original in each language. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

DONE at New York, on this 24th day of September 2025, in duplicate, in the Hungarian and English languages.

ANNEX

Section 1

Route schedule

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport, as follows:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Hungary

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

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand

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

NOTES:
1) The designated airlines of either 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 Party designating the airline.
2) The designated airlines of either Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the territory of the other Party, subject to agreement between the aeronautical authorities.
3) The exercise of fifth and sixth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement and approval between both aeronautical authorities.

Section 2

Operational Flexibility

The designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:
1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated provided that, in the outbound direction, transport beyond such point is a continuation of transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, transport to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of transport from beyond such point.

TARTALOMJEGYZÉK

2026. évi X. törvény ---- 1
a Magyarország Kormánya és Új-Zéland Kormánya közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről ---- 1
1. melléklet a 2026. évi X. törvényhez ---- 1
MAGYARORSZÁG KORMÁNYA ÉS ÚJ–ZÉLAND KORMÁNYA KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS ---- 1
1. cikk ---- 2
Fogalom-meghatározások ---- 2
2. cikk ---- 3
Forgalmi jogok nyújtása ---- 3
3. cikk ---- 3
Kijelölés és engedélyezés ---- 3
4. cikk ---- 4
Engedély visszavonása ---- 4
5. cikk ---- 5
Jogszabályok, rendelkezések és szabályok alkalmazása ---- 5
6. cikk ---- 5
Biztonság ---- 5
7. cikk ---- 7
A légiközlekedés védelme ---- 7
8. cikk ---- 8
Kereskedelmi lehetőségek ---- 8
9. cikk ---- 10
Vámok és egyéb díjak ---- 10
10. cikk ---- 11
Tisztességes verseny ---- 11
11. cikk ---- 11
Használati díjak ---- 11
12. cikk ---- 11
Árazás ---- 12
13. cikk ---- 12
Konzultációk ---- 12
14. cikk ---- 12
A Megállapodás módosítása ---- 12
15. cikk ---- 13
Viták rendezése ---- 13
16. cikk ---- 13
Felmondás ---- 14
17. cikk ---- 14
Az ICAO általi nyilvántartásba vétel ---- 14
18. cikk ---- 14

Hatálybalépés ---- 14
FÜGGELÉK ---- 14
1. szakasz ---- 14
Útvonalterv ---- 14
2. szakasz ---- 15
Üzemeltetési rugalmasság ---- 15
3. szakasz ---- 15
Légijármű megváltoztatása a járatszám megtartásával ---- 15
2. melléklet a 2026. évi X. törvényhez ---- 15
AIR SERVICES AGREEMENTBETWEEN THE GOVERNMENT OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND ---- 15
Article 1 ---- 16
Definitions ---- 16
Article 2 ---- 17
Grant of Rights ---- 17
Article 3 ---- 17
Designation and Authorisation ---- 17
Article 4 ---- 18
Revocation of Authorisation ---- 18
Article 5 ---- 19
Application of Laws, Regulations and Rules ---- 19
Article 6 ---- 19
Safety ---- 19
Article 7 ---- 20
Aviation Security ---- 20
Article 8 ---- 22
Commercial Opportunities ---- 22
Article 9 ---- 23
Customs Duties and Charges ---- 23
Article 10 ---- 24
Fair Competition ---- 24
Article 11 ---- 24
User Charges ---- 24
Article 12 ---- 25
Pricing ---- 25
Article 13 ---- 25
Consultations ---- 25
Article 14 ---- 25
Amendment ---- 25
Article 15 ---- 26
Settlement of Disputes ---- 26
Article 16 ---- 27
Termination ---- 27
Article 17 ---- 27

Registration with ICAO ---- 27
Article 18 ---- 27
Entry into Force ---- 27
ANNEX ---- 27
Section 1 ---- 27
Route schedule ---- 27
Section 2 ---- 28
Operational Flexibility ---- 28
Section 3 ---- 28
Change of Gauge ---- 28