# 2026. évi VI. törvény

## a Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről [1]

[1] A jogalkotó célja a Biskekben, 2024. november 5-én aláírt Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás törvénnyel történő kihirdetése.

[2] Fentiekre tekintettel az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

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

**2. §** Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

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

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

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

(2) A 2. § és a 3. §, valamint az 1. melléklet és a 2. melléklet a Megállapodás 22. Cikkében meghatározott időpontban lép hatályba. [2]

(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. [3]

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

*1. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez*

***LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS***
***Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje között***

**Tartalomjegyzék**

Preambulum
1. CIKK – Fogalom-meghatározások
2. CIKK – Forgalmi jogok nyújtása
3. CIKK – Kijelölés és engedélyezés
4. CIKK – Az üzemelési engedélyek visszavonása vagy felfüggesztése
5. CIKK – Tisztességes verseny
6. CIKK – Vámok és egyéb díjak
7. CIKK – Jogszabályok és rendelkezések alkalmazása
8. CIKK – Légialkalmassági és személyzet alkalmassági bizonyítványok
9. CIKK – A légiközlekedés biztonsága
10. CIKK – A légiközlekedés védelme
11. CIKK – Használati díjak
12. CIKK – Kereskedelmi tevékenységek
13. CIKK – Pénzeszközök átutalása

1 Kihirdetve: 2026. III. 19.
2 Hatályba lépett 2026. IV. 24-én a 13/2026. (XI. 5.) KüM közlemény alapján
3 Lásd: 13/2026. (XI. 5.) KüM közlemény.

14. CIKK – Menetrendek
15. CIKK – Viteldíjak
16. CIKK – Információcsere
17. CIKK – Konzultációk
18. CIKK – Viták rendezése
19. CIKK – A Megállapodás módosítása
20. CIKK – Nyilvántartásba vétel
21. CIKK – Felmondás
22. CIKK – Hatálybalépés

## PREAMBULUM

Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje (a továbbiakban: a „Szerződő Felek”),
A Chicagóban, 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény és a Nemzetközi Légijáratok Átmenő forgalmáról szóló Egyezmény részeseiként;
Azzal a szándékkal, hogy elősegítsék az államterületeik közötti nemzetközi légijáratokat;
Elismerve a légiközlekedés fontosságát a gazdasági együttműködés és a kereskedelmi kapcsolatok, valamint az emberek közötti kapcsolatok és a közöttük lévő barátság előmozdításának eszközeként;
Attól az óhajtól vezérelve, hogy biztosítsák a nemzetközi légijáratok legmagasabb fokú biztonságát és védelmét, kifejezésre juttatva komoly aggodalmukat a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légijárművek biztonsága elleni cselekmények vagy fenyegetések miatt, amelyek hátrányosan befolyásolják a légijáratok működtetését és aláássák a polgári repülés biztonságába vetett közbizalmat, és
Azzal a szándékkal, hogy megállapodást kössenek a területeik közötti polgári légijáratok létrehozása és működtetése céljából,
AZ ALÁBBIAKBAN ÁLLAPODTAK MEG:

## *1. CIKK*

## FOGALOM–MEGHATÁROZÁSOK

A jelen Megállapodás alkalmazásában, kivéve, ha a Megállapodás másként rendelkezik:
*a)* „Légügyi hatóságok”: Magyarország Kormánya esetében a légügyi főigazgató, és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje esetében a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje alá tartozó Polgári Légügyi Hatóság, vagy mindkét esetben bármely olyan személy vagy szervezet, akit/amelyet a jelen Megállapodással kapcsolatos bármely feladat ellátására felhatalmaztak;
*b)* „Megállapodás”: a jelen Megállapodás, annak Függeléke(i), valamint ezek minden módosítása;
*c)* „Egyezmény” vagy „Chicagói Egyezmény”: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény, beleértve annak valamennyi, az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott Függelékét és a Függelékek vagy az Egyezmény annak 90. és 94. cikke szerinti valamennyi módosítását, amennyiben ezen Függelékek és módosítások mindkét Szerződő Fél vonatkozásában hatályba léptek vagy azokat mindkét Szerződő Fél ratifikálta;
*d)* „Kijelölt légitársaság”: a jelen Megállapodás 3. Cikkével összhangban kijelölt és engedélyezett légitársaság;
*e)* „Terület” egy állam vonatkozásában: az adott állam fennhatósága alá tartozó szárazföldi területek (szárazföld és szigetek), belföldi vizek és az ezekkel szomszédos felségvizek, valamint a felettük lévő légtér;

*f)* „Légijárat”, „nemzetközi légijárat”, „légitársaság”, valamint „nem kereskedelmi célból történő leszállás”: a Chicagói Egyezmény 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak;
*g)* „Használati díjak”: a légitársaságok részére az illetékes hatóságok által megállapított vagy általuk engedélyezett díj a repülőtéri ingatlanok vagy létesítmények, illetve léginavigációs létesítmények használatáért, beleértve a kapcsolódó szolgáltatások és létesítmények használatát a légijárművek, azok személyzete, utasai és az áruk számára;
*h)* „Viteldíj”: az utasok, a poggyász és az áruk szállításáért fizetendő díjak, valamint azok alkalmazásának feltételei, beleértve az ügynöki és egyéb kiegészítő szolgáltatások díjait és feltételeit, de ide nem értve a postai küldemények szállításáért fizetendő díjakat vagy feltételeket;
*i)* A jelen Megállapodásban a Magyarország állampolgáraira történő hivatkozásokat – a 8. Cikk 2. bekezdésének kivételével – az Európai Unió tagállamainak állampolgáraira való hivatkozásként kell értelmezni;
*j)* A jelen Megállapodásban a magyar légitársaságokra történő hivatkozásokat Magyarország által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;
*k)* A jelen Megállapodásban a Kirgiz Köztársaság légitársaságaira történő hivatkozásokat a Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaságokra való hivatkozásként kell értelmezni;
*l)* A jelen Megállapodásban az „EU–Szerződésekre” történő hivatkozásokat az Európai Unióról szóló Szerződésre és az Európai Unió működéséről szóló Szerződésre való hivatkozásként kell értelmezni.

*2. CIKK*

FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

1. Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek a jelen Megállapodásban meghatározott jogokat ahhoz, hogy a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok a jelen Megállapodás I. Függelékében meghatározott útvonalakon menetrend szerinti nemzetközi légijáratokat üzemeltessenek.
2. A jelen Megállapodás rendelkezéseinek megfelelően a Szerződő Felek kijelölt légitársaságait a következő jogok illetik meg:
*a)* leszállás nélküli átrepülés a másik Szerződő Fél területe felett;
*b)* nem kereskedelmi célú leszállás a másik Szerződő Fél területén,
*c)* leszállás a másik Szerződő Fél területén utasok, poggyász és áru felvétele és lerakása céljából, beleértve a postai küldeményeket is.
3. A Szerződő Felek azon légitársaságait, amelyeket a jelen Megállapodás 3. Cikke alapján nem jelöltek ki, szintén megilletik a jelen Cikk 2. bekezdésének *a)* és *b)* pontjában meghatározott jogok.
4. A jelen Cikk 2. bekezdésének egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az jogot keletkeztetne az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak arra, hogy a másik Szerződő Fél területén utasokat, poggyászt és árut, beleértve a postai küldeményeket is, vegyenek fel ezen másik Szerződő Fél területének más pontjára való szállítás céljából.

*3. CIKK*

KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

1. Mindegyik Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodás I. Függelékében szereplő Útvonaltervben meghatározott útvonalakon a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére egy vagy több légitársaságot kijelölni, valamint ezen kijelöléseket visszavonni vagy módosítani. Ezen kijelöléseket írásban kell megtenni és diplomáciai csatornákon keresztül kell a másik Fél részére továbbítani.

2. Az egyik Szerződő Fél általi kijelölés kézhezvételét követően a másik Szerződő Fél a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadja a megfelelő felhatalmazásokat és engedélyeket, feltéve, hogy:

*a)* A Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

*i)* a légitársaságot az EU Szerződések értelmében Magyarország területén jegyezték be és az rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott, érvényes működési engedéllyel; és

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

*iii)* a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete az Európai Unió tagállamai vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárainak kezében van;

*b)* A Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaság esetén:

*i)* a légitársaságot a Kirgiz Köztársaság területén jegyezték be és a Kirgiz Köztársaságban alkalmazandó jogszabályoknak megfelelően engedélyezték üzemelésre; és

*ii)* a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét a Kirgiz Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja és tartja fenn;

*iii)* a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, valamint tényleges felügyelete a Kirgiz Köztársaság és/vagy a Kirgiz Köztársaság állampolgárai kezében van.

*4. CIKK*

AZ ÜZEMELÉSI ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA VAGY FELFÜGGESZTÉSE

1. Bármelyik Szerződő Fél visszavonhatja, felfüggesztheti vagy korlátozhatja a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaságok üzemelési engedélyét vagy műszaki engedélyeit, amennyiben

*a)* A Magyarország által kijelölt légitársaság esetén:

*i)* a légitársaságot az EU Szerződések értelmében nem Magyarország területén jegyezték be vagy nem rendelkezik az európai uniós joggal összhangban kiadott, érvényes működési engedéllyel; vagy

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

*iii)* a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, illetve tényleges szabályozói felügyelete nem az Európai Unió tagállamai vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulás tagállamai és/vagy ezen államok állampolgárai kezében van;

*b)* A Kirgiz Köztársaság által kijelölt légitársaság esetén:

*i)* a légitársaságot nem a Kirgiz Köztársaság területén jegyezték be vagy azt nem a Kirgiz Köztársaságban alkalmazandó jogszabályoknak megfelelően engedélyezték üzemelésre; vagy

*ii)* a légitársaság tényleges szabályozói felügyeletét nem a Kirgiz Köztársaság illetékes légügyi hatósága gyakorolja vagy tartja fenn;

*iii)* a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi tulajdon révén, illetve tényleges szabályozói felügyelete nem a Kirgiz Köztársaság és/vagy a Kirgiz Köztársaság állampolgárai kezében van;

A jelen bekezdés szerinti jogának gyakorlása során a Kirgiz Köztársaság nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést nemzetiségi alapon az európai uniós légitársaságok között.

2. Hacsak nem szükséges a jelen Cikk 1. bekezdésében említett azonnali visszavonás, felfüggesztés vagy feltételek előírása a jogszabályok vagy rendelkezések további megsértésének megakadályozása érdekében, ezen jogot csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságával folytatott konzultációt követően lehet gyakorolni, a jelen Megállapodás 17. Cikkében foglaltaknak megfelelően.

3. Az egyik Szerződő Fél jelen Cikk szerinti intézkedése esetén a másik Szerződő Fél 18. Cikk szerinti jogai nem sérülhetnek.

*5. CIKK*

TISZTESSÉGES VERSENY

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

2. A Szerződő Felek kijelentik, hogy a szabad, tisztességes és torzulásmentes verseny fontos a jelen Megállapodás célkitűzéseinek előmozdítása érdekében, és megjegyzik, hogy a széleskörű versenyjogi szabályok és egy független versenyjogi hatóság megléte, valamint a vonatkozó versenyjogi szabályaik alapos és hatékony betartatása szintén fontos a légiközlekedési szolgáltatások hatékony biztosításához. A légi fuvarozók működésére a Szerződő Felek államainak a jelen Cikkben szabályozott kérdéseket érintő, időről-időre módosított versenyjogi szabályait kell alkalmazni a vonatkozó Szerződő Fél államának joghatóságán belül. A Szerződő Felek közös célja a versenyjogi szabályok összeegyeztethetősége és konvergenciája, illetve hatékony alkalmazásuk. A versenyjogi szabályok hatékony alkalmazásában egymással szükség szerint, megfelelő módon együttműködnek, ideértve, hogy a vonatkozó szabályaikkal és joggyakorlatukkal összhangban lehetővé teszik az adott légitársaság(ok) vagy más állampolgárok számára az egymás versenyhatóságai által indított versenyjogi eljárásokkal kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatalát.

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

4. A jelen Cikk alapján meghozott bármely intézkedés a Szerződő Felek kizárólagos felelősségi körébe tartozik, és az kizárólag a másik Szerződő Félre és/vagy a Szerződő Felek államaiba/államaiból légiközlekedési szolgáltatásokat nyújtó légitársaság(ok)ra irányul. Az intézkedések nem tartoznak a jelen Megállapodás 18. Cikkében előírt vitarendezési eljárás hatálya alá.

**Közfinanszírozás és támogatás**

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

6. Amennyiben egy Szerződő Fél a fenti 5. bekezdés szerinti közfinanszírozást vagy támogatást biztosít egy légitársaság részére, gondoskodnia kell arról, hogy minden alkalmas eszközzel biztosítsa az intézkedés átláthatóságát, amely magában foglalhatja annak megkövetelését is, hogy a légitársaság egyértelműen és elkülönítetten jelölje meg a finanszírozást vagy a támogatást az elszámolásaiban.

7. A Szerződő Felek a másik Szerződő Fél kérésére észszerű időben átadják a másik Szerződő Fél részére az első Szerződő Fél államának joghatósága alá tartozó jogalanyokra vonatkozó pénzügyi jelentéseket, valamint minden egyéb olyan információt, amelyet a másik Szerződő Fél észszerűen kérhet annak érdekében, hogy biztosítsa a jelen Cikk rendelkezéseinek betartását. Ez tartalmazhat részletes információkat a fenti 5. bekezdés szerinti finanszírozásokról vagy támogatásokról. Az információk átadását ahhoz a feltételhez lehet kötni, hogy azokat az információhoz való hozzáférést kérő Szerződő Fél bizalmasan kezelje.

8. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság az 5. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármely intézkedésének sérelme nélkül,

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

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

**Trösztellenes intézkedések**

9. A Szerződő Felek a 2. bekezdéssel összhangban hatékonyan alkalmazzák az állam trösztellenes jogszabályait, és megtiltják a légitársaság(ok)nak:

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

*b)* az erőfölénnyel való visszaélést oly módon, amely hatással lehet az adott Szerződő Fél felé / onnan irányuló légiközlekedési szolgáltatásokra,

*c)* olyan tisztességtelen gyakorlatra irányuló cselekmények megtételét, amelyek hátrányosan érinthetik a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságainak tisztességes és egyenlő esélyeit a nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások nyújtásában való versenyre.

10. A Szerződő Felek kizárólag az illetékes és független versenyhatóságukra és/vagy bíróságukra bízzák a fenti 9. bekezdésben említett trösztellenes szabályok érvényesítését.

11. Az illetékes versenyhatóság és/vagy bíróság által, a 9. bekezdésben említett szabályok végrehajtása érdekében tett bármilyen intézkedés sérelme nélkül, ha az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy egy légitársaság sérelmére a fenti 9. bekezdést vélhetően megsértik és ez igazolható, észrevételeit írásban benyújthatja a másik Szerződő Félnek. A másik Szerződő Fél tájékoztatását követően a Szerződő Fél a másik Szerződő Fél területén működő felelős kormányzati szervekhez is fordulhat, beleértve a központi, regionális, tartományi vagy helyi szintű kormányzati szerveket is, hogy megvitassák a jelen Cikkel kapcsolatos kérdéseket. Ezen felül a Szerződő Fél ez ügyben konzultációt is kérhet a másik Szerződő Féltől a kérdés megoldása érdekében. A konzultációkat a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell kezdeni. Eközben a Szerződő Felek megfelelő információkat adnak át egymásnak annak érdekében, hogy az egyik Szerződő Fél által kifejezett aggály teljes körű kivizsgálása lehetővé váljon.

12. Amennyiben a Szerződő Felek a konzultációk megkezdésétől számított harminc (30) napon belül nem jutnak megoldásra az ügyben, vagy a konzultációk nem kezdődnek meg a 9. bekezdés állítólagos megszegésével kapcsolatos kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül, és amennyiben az illetékes versenyhatóság vagy bíróság a trösztellenes szabályok megszegését állapította meg, a konzultációt kérő Szerződő Fél jogosult a jelen Megállapodásban a másik Szerződő Fél légitársaságaira meghatározott jogok gyakorlását felfüggeszteni az üzemelési engedély megtagadásával, visszatartásával, visszavonásával vagy felfüggesztésével, vagy olyan feltételeket előírni, amelyeket ezen jogok gyakorlásához szükségesnek ítél, vagy kötelezettségeket kiszabni, vagy egyéb intézkedéseket tenni. A jelen bekezdés alapján meghozott bármely intézkedésnek megfelelőnek, arányosnak kell lennie, és hatályát, illetve időtartamát tekintve a feltétlenül szükséges mértékre kell korlátozódnia.

*6. CIKK*

## VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK

1. A Szerződő Felek a viszonosság elve alapján és a saját vonatkozó jogszabályaik által megengedett legteljesebb mértékben mentesítik a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságát a behozatali korlátozások, vámok, jövedéki adók, vizsgálati díjak, valamint minden egyéb nemzeti és/vagy helyi illeték, illetve díj alól a légijárművek, valamint azok szokásos felszerelései, az üzemanyag, kenőanyagok, karbantartó berendezések, a légijárműhöz szükséges szerszámok, műszaki fogyóeszközök, pótalkatrészek, beleértve a hajtóműveket, fedélzeti ellátmány, beleértve, de nem kizárólagosan az élelmiszereket, italokat, szeszes italokat, dohányárut és egyéb, az utasok számára a repülés során értékesített vagy általuk használt termékeket, és egyéb olyan cikkeket, amelyeket kizárólag a megállapodás szerinti járatokat üzemeltető kijelölt légitársaság által használt légijármű üzemeltetésére vagy szervizelésére szolgálnak, valamint a nyomtatott jegytömbök, a légi fuvarlevelek, és minden olyan nyomtatott anyag, amelyen szerepel a kijelölt légitársaság logója, továbbá a kijelölt légitársaság által díjmentesen terjesztett szokásos reklám- és promóciós anyagok.

2. A jelen Cikk által biztosított mentességek a jelen Cikk 1. bekezdésében említett olyan tételekre vonatkoznak:

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

*b)* amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasága által üzemeltetett légijármű fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő érkezéstől az onnan való távozásig, és/vagy az adott terület feletti átrepülés során használják fel azokat;

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

3. A légijármű szokásos fedélzeti felszerelései, valamint azok az anyagok, készletek és fedélzeti áruellátmány, amelyeket a Szerződő Felek kijelölt légitársaságai által használt légijárművek fedélzetén általában tartanak, a másik Szerződő Fél területén kizárólag ezen másik Szerződő Fél vámhatóságának jóváhagyásával rakhatóak ki. Ebben az esetben a felszerelések és a cikkek a jelen Cikk 1. bekezdésében meghatározott mentességet élvezik, azzal a feltétellel, hogy megkövetelhető, hogy a felszerelések és cikkek az említett hatóságok felügyelete alá legyenek helyezve mindaddig, amíg újra ki nem viszik azokat, vagy a vámszabályoknak megfelelően más módon nem rendelkeznek róluk.

4. A jelen Cikkben meghatározott mentességek olyan esetekben is biztosítottak, amikor bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai megállapodást kötöttek egy másik légitársasággal/légitársaságokkal arról, hogy a másik Szerződő Fél területén kölcsönadják vagy átadják a jelen Cikk 1. bekezdésében említett szokásos felszereléseket és egyéb cikkeket, feltéve, hogy ezen másik légitársaságok hasonló mentességet/mentességeket élveznek a másik Szerződő Féltől.

5. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy Magyarország nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet a Kirgiz Köztársaság kijelölt légitársaságának olyan légijárművében használnak fel, amely Magyarország területének egy pontja és Magyarország területének más pontja, vagy az Európai unió egy másik tagállama területének egy pontja között üzemel.

6. A jelen Megállapodás egyik rendelkezése sem akadályozza meg, hogy a Kirgiz Köztársaság nem diszkriminatív alapon adókat, illetéket, vámokat vagy díjakat vessen ki a területén biztosított üzemanyagra, amelyet Magyarország kijelölt légitársaságának olyan légijárművében használnak, amely a Kirgiz Köztársaság területének egy pontja és a Kirgiz Köztársaság területének más pontja, vagy harmadik országok pontjai között a Kirgiz Köztársaságon keresztül üzemel.
7. Amennyiben a Szerződő Felek között külön megállapodás létezik a kettős adóztatás elkerülésére vonatkozóan, akkor az a megállapodás az irányadó.

*7. CIKK*

JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA

1. Az egyik Szerződő Fél légitársaságai által üzemeltetett légijárművekre, nemzeti hovatartozásra való tekintet nélkül, alkalmazni kell és ezen légijárműveknek be kell tartani a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, valamint az onnan való kilépéskor a nemzetközi légiközlekedésben részt vevő légijárműveknek az adott Szerződő Fél államának területére történő belépésével, ott tartózkodásával, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve az ilyen légijárműveknek az adott Szerződő Fél területén belüli üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott Szerződő Fél államának jogszabályait, rendelkezéseit és eljárásait, ahogyan azokat a saját légijárműveikre is alkalmazzák.
2. Az utasoknak, poggyásznak, személyzetnek és áruknak a másik Szerződő Fél területére történő belépése, ott tartózkodása, valamint onnan való kilépése során meg kell feleleniük ezen Szerződő Fél állama azon jogszabályainak, rendelkezéseinek és eljárásainak, amelyek a légijármű fedélzetén szállított utasoknak, poggyásznak, személyzetnek és árunak a területére történő belépésére, ott tartózkodására, valamint onnan történő kilépésére vonatkoznak, ideértve a belépéssel, a vámkezeléssel, a légiközlekedés védelmével, a bevándorlással, az útlevelekkel, a vámeljárásokkal, a pénznemekkel, az egészségüggyel, a karanténnal és higiénés rendelkezésekkel, vagy postai küldemények esetében a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos jogszabályokat és rendelkezéseket.
3. Egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben saját légitársaságát vagy bármely más légitársaságot a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságával szemben a jelen Cikkben meghatározott jogszabályok és rendelkezések alkalmazása során.

*8. CIKK*

LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK

1. Az egyik Szerződő Fél államának jogszabályai és rendelkezései – Magyarország esetében ideértve az európai uniós jogszabályokat és rendelkezéseket – szerint kiadott vagy érvényesített, még érvényben lévő légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket a másik Szerződő Fél a légijáratok üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy ezen bizonyítványokat vagy engedélyeket legalább a Chicagói Egyezményben meghatározott minimum követelményeknek megfelelően állították ki vagy érvényesítették.
2. A Szerződő Felek azonban fenntartják a jogot arra, hogy megtagadják a másik Szerződő Fél állama által a saját állampolgárainak kiadott szakszolgálati bizonyítványok és engedélyek érvényességének elismerését a saját területük fölötti átrepülés vagy az ott történő leszállás céljából.

3. Ha az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített engedélyben vagy bizonyítványban meghatározott előjogok vagy feltételek a Chicagói Egyezményben megállapított követelményektől eltérést tesznek lehetővé, függetlenül attól, hogy ezen eltérést a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek bejelentették-e vagy nem, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága, az első Szerződő Félnek a jelen Megállapodás 9. Cikkének 2. bekezdésében meghatározott jogainak sérelme nélkül, a jelen Megállapodás 17. Cikkével összhangban konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a kérdéses gyakorlat elfogadható-e számára. Amennyiben nem sikerül megfelelő megegyezésre jutni, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.

*9. CIKK*

A LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

1. A Szerződő Felek bármikor konzultációt kérhetnek a másik Fél által fenntartott biztonsági előírásokkal kapcsolatosan a légiforgalmi létesítményekre, a légijárművek személyzetére, a légijárművekre vagy azok üzemeltetésére vonatkozó területeken. A konzultációt a kérelemtől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani.
2. Amennyiben a konzultációt követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az 1. bekezdésben hivatkozott területeken ténylegesen nem tart fenn és nem alkalmaz olyan biztonsági előírásokat, amelyek legalább megegyeznek a Chicagói Egyezmény alapján abban az időben megállapított minimum követelményekkel, az első Szerződő Fél értesíti a másik Szerződő Felet ezekről a megállapításokról és azokról a lépésekről, amelyeket szükségesnek tart az említett minimum követelményeknek való megfelelés érdekében, és ezen másik Szerződő Fél pedig megteszi a megfelelő korrekciós intézkedéseket. Amennyiben a másik Szerződő Fél tizenöt (15) napon belül vagy a megegyezés szerinti hosszabb időtartamon belül nem teszi meg a megfelelő intézkedéseket, az alapul szolgál a jelen Megállapodás 4. Cikkének alkalmazására.
3. Megegyezés szerint az egyik Szerződő Fél légitársasága által a másik Szerződő Fél területére irányuló vagy onnan induló járatokon üzemeltetett bármely légijárművet, amíg az a másik Szerződő Fél területén tartózkodik, a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak a fedélzetre vagy a légijármű környékére kiterjedő vizsgálatnak (jelen Cikkben „forgalmi előtéri ellenőrzésnek”) alávetni abból a célból, hogy ellenőrizzék a légijármű és személyzete okmányainak érvényességét, valamint a légijármű és felszereléseinek meglévő állapotát, feltéve, ha ez nem okoz indokolatlan késedelmet.
4. Amennyiben a forgalmi előtéri ellenőrzés, vagy a forgalmi előtéri ellenőrzések sorozata komoly aggályokat vet fel azzal kapcsolatosan, hogy:
*a)* a légijármű vagy a légijármű üzemeltetése nem felel meg az adott időpontban a Chicagói Egyezmény alapján meghatározott minimum követelményeknek, vagy
*b)* ténylegesen nem tartanak fenn és nem alkalmaznak olyan biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyeket a Chicagói Egyezmény alapján az adott időszakban megállapítottak; az ellenőrzést végző Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikke értelmében szabadon megállapíthatja, hogy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárműre vagy személyzetére vonatkozó bizonyítványokat vagy engedélyeket kiadták vagy érvényesítették, vagy azok a követelmények, amelyek alapján a légijárművet üzemeltetik, nem felelnek meg a Chicagói Egyezmény szerint meghatározott minimum követelményeknek vagy nem haladják meg azokat.

5. Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasága által üzemeltetett légijárműhöz való hozzáférést a jelen Cikk 3. bekezdésével összhangban történő forgalmi előtéri ellenőrzés elvégzése céljából az adott légitársaság képviselője megtagadja, a másik Szerződő Fél szabadon következtethet arra, hogy a jelen Cikk 4. bekezdése szerinti komoly aggályok merülnek fel és levonhatja az abban a bekezdésben hivatkozott következtetéseket.

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

7. Az egyik Szerződő Fél által a jelen Cikk 2. vagy 6. bekezdése alapján meghozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint ezen intézkedés meghozatalának alapja megszűnik.

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

*10. CIKK*

A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME

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

2. Tekintettel arra, hogy a polgári légijárművek, utasaik és személyzetük biztonságának garantálása a nemzetközi légijáratok működésének alapvető előfeltétele, a Szerződő Felek megerősítik, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó, egymás iránti elkötelezettségük (és különösen a Chicagói Egyezményből és Függelékeiből, a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezményből, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezményből, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezményből, és a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyvből fakadó kötelezettségeik), valamint más nemzetközi szerződések, amelyeknek mindkét Szerződő Fél részese, a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezik.

3. Megkövetelik, hogy a nyilvántartásukban szereplő légijárművek üzemeltetői, vagy a légijárművek azon üzemeltetői, amelyek üzleti tevékenységének fő telephelye vagy állandó tartózkodási helye a Szerződő Felek területén található, vagy Magyarország esetében az olyan légijármű-üzemeltetők, amelyeket az EU Szerződések alapján a területén hozták létre és az Európai Unió jogának megfelelően érvényes működési engedéllyel rendelkeznek, valamint a területeiken lévő repülőterek üzemeltetői ezen légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

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

5. A Szerződő Felek megkövetelik, hogy a nyilvántartásukban szereplő légijárművek üzemeltetői vagy azon légijárművek üzemeltetői, amelyek üzleti tevékenységének fő telephelye vagy állandó tartózkodási helye a területükön található, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői a Szerződő Felekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járjanak el.

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

7. Mindkét Szerződő Fél gondoskodik arról, hogy területén belül hatékony intézkedéseket alkalmaz a légijárművek védelmére és az utasok, a személyzet, illetve a kézipoggyászok átvizsgálására, valamint a poggyász, a rakomány és a légijármű megfelelő biztonsági ellenőrzésére a beszállás vagy berakodás előtt. A Szerződő Felek egyetértenek továbbá abban, hogy méltányos megfontolás tárgyává teszik a másik Szerződő Fél bármely kérését, amely észszerű, különleges biztonsági intézkedés meghozatalára irányul egy adott fenyegetés leküzdése érdekében. Mindkét Szerződő Fél biztosítja, hogy a területén hatékony biztonsági intézkedéseket hoz a polgári légiközlekedés védelme érdekében a jogellenes cselekményekkel szemben. Ezeket az intézkedéseket a polgári légiközlekedés biztonságát fenyegető veszélyek mértékéhez kell igazítani.

8. Polgári légijármű jogellenes hatalomba kerítése vagy ilyen veszély fennállása esetén, vagy más, a légijármű, annak utasai és személyzete, a repülőterek és léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más megfelelő intézkedések megtétele révén, amelynek célja a szóban forgó cselekmények vagy veszély lehető leggyorsabb megszüntetése, az ilyen cselekményből vagy veszélyből eredő, életet veszélyeztető kockázatok minimalizálása mellett.

9. Mindkét Szerződő Fél megteszi az általa megvalósíthatónak ítélt intézkedéseket annak érdekében, hogy visszatartsa a területén tartózkodó, a másik Szerződő Fél jogellenesen hatalomba kerített vagy más jogellenes cselekménynek kitett légijárművét, kivéve, ha annak elindulását az utasok és a személyzet életének védelmét szolgáló elsődleges kötelezettség teszi szükségessé.

10. Amennyiben az egyik Szerződő Fél megalapozottan feltételezi, hogy a másik Szerződő Fél eltért a jelen Cikk rendelkezéseitől, az első Szerződő Fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben az ilyen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, akkor az jogalapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. Cikke 1. bekezdésének alkalmazására. Szükséghelyzetben a Szerződő Felek a tizenöt (15) nap lejárta előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak a 4. Cikk 1. bekezdése értelmében. A jelen bekezdéssel összhangban hozott bármilyen intézkedést meg kell szüntetni, amennyiben a másik Szerződő Fél megfelel a jelen Cikk biztonsági rendelkezéseinek.

*11. CIKK*

HASZNÁLATI DÍJAK

1. A Szerződő Felek minden tőlük telhetőt megtesznek annak biztosítására, hogy a díjszabásért felelős illetékes szerveik által, a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira, a repülőterek és egyéb légiközlekedési berendezések használatáért kiszabott vagy általuk kiszabni engedélyezett használati díjak igazságosak és méltányosak legyenek. Ezeknek a díjaknak szilárd gazdasági elveken kell alapulniuk, és nem lehetnek magasabbak, mint bármely más légitársaság által a hasonló szolgáltatásokért fizetett díjak.
2. A használati díjak tekintetében egyik Szerződő Fél sem részesítheti előnyben a saját légitársaságát vagy bármely más, hasonló nemzetközi légijáratot üzemeltető légitársaságot, és a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságaira nem szabhat ki magasabb használati díjat vagy nem engedélyezheti, hogy arra magasabb használati díjakat szabjanak ki a hasonló nemzetközi légijáratokat üzemeltető, hasonló légijárművet és hasonló kapcsolódó berendezéseket, illetve szolgáltatásokat használó, saját légitársaságára kiszabott használati díjaknál.
3. A Szerződő Felek ösztönzik a díjszabásért felelős illetékes szerveik, valamint a szolgáltatásokat és berendezéseket használó kijelölt légitársaságok közötti konzultációkat. A felhasználókat, amikor csak lehetséges, észszerű határidőn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról, a vonatkozó kiegészítő információkkal és adatokkal együtt annak érdekében, hogy lehetőségük legyen álláspontjuk ismertetésére a díjak bevezetése vagy módosítása előtt.

*12. CIKK*

KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK

1. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén képviseletet létesíteni a légiközlekedés reklámozása és légiközlekedési dokumentumok, valamint a légiszállítás lebonyolításához szükséges egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítése céljából.
2. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai a másik Szerződő Fél területére bevihetik és ott foglalkoztathatják saját irányító, kereskedelmi, üzemeltetési, értékesítési, műszaki és egyéb személyzetüket és képviselőiket, ahogy erre a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban szükség lehet.
3. A jelen Cikk 2. bekezdésében említett képviselői és személyzeti igényt a kijelölt légitársaság, választása szerint, elláthatja bármely állampolgárságú saját személyzettel, vagy a másik Szerződő Fél területén működő bármely olyan más légitársaság, szervezet vagy társaság szolgáltatásainak igénybevételével, amely jogosult a másik Szerződő Fél területén ilyen szolgáltatások nyújtására.
4. A Szerződő Felek kijelölt légitársaságai jogosultak a légiközlekedési szolgáltatásokat, valamint annak kiegészítő termékeket és szolgáltatásait a másik Szerződő Fél területén közvetlenül vagy saját belátásuk szerint ügynökökön keresztül értékesíteni. Ennek érdekében a kijelölt légitársaságok jogosultak saját szállítási okmányaikat használni. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasága jogosult értékesíteni, illetve bármely személy jogosult megvásárolni ezen légiközlekedési szolgáltatásokat, annak kiegészítő termékeket és szolgáltatásait helyi pénznemben vagy bármely más, szabadon átváltható pénznemben.
5. Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai jogosultak a másik Szerződő Fél területén felmerülő helyi kiadásokat helyi pénznemben vagy – amennyiben ez összhangban áll a hatályos rendelkezésekkel – bármely szabadon átváltható pénznemben megfizetni.
6. A fent említett tevékenységek mindegyikét a másik Szerződő Fél területén alkalmazandó hatályos állami jogszabályokkal és rendelkezésekkel összhangban kell végezni.

7. A légijáratok meghatározott útvonalakon történő üzemeltetése vagy nyújtása során az egyik Szerződő Fél bármelyik kijelölt légitársasága közös üzemelési (code-sharing) és üléshely-bérleti (blocked-space) megállapodást köthet:
*a)* ugyanazon Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
*b)* a másik Szerződő Fél légitársaságával vagy légitársaságaival,
*c)* harmadik Fél légitársaságával vagy légitársaságaival. Amennyiben ezen harmadik Fél nem engedélyezi, vagy nem teszi lehetővé a hasonló megállapodásokat a másik Szerződő Fél légitársaságai és más légitársaságok között a harmadik országba irányuló, onnan induló vagy azon keresztül közlekedő járatok tekintetében, az érintett Szerződő Fél légügyi hatóságainak jogukban áll nem elfogadni ezen megállapodásokat.
8. A fenti rendelkezések azon feltételek mellett érvényesek, hogy a megállapodásokban részt vevő minden légitársaság:
*a)* rendelkezik a megfelelő útvonal- és forgalmi jogokkal,
*b)* megkapta a jóváhagyást a Szerződő Felek légügyi hatóságaitól, és megfelel a Szerződő Felek légügyi hatóságai által ezen megállapodásokra vonatkozó követelményeknek,
*c)* minden eladott jegy esetében a vásárló tájékoztatást kap a jegyértékesítés helyén arról, hogy melyik légitársaság fogja üzemeltetni a járat egyes szakaszait,
*d)* a közös üzemelésű szolgáltatások nem számítanak bele a marketing légitársaság frekvencia jogosultságába.

*13. CIKK*

PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA

1. Mindkét Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai számára azt a jogot, hogy szabadon átutalják a területén ezen légitársaságok által, a légiközlekedési szolgáltatások, valamint egyéb kiegészítő termékek és szolgáltatások értékesítésével kapcsolatos kiadásokon felül szerzett bevételeket és az ilyen bevételek után szerzett kereskedelmi kamatot (beleértve az átutalásra váró betéteken keletkezett kamatokat). Az utalásokat bármilyen konvertibilis pénznemben kell megtenni azon Szerződő Fél állama devizajogszabályainak megfelelően, amelynek területén a bevétel keletkezett. Az utalást a hivatalos árfolyam alapján kell elvégezni, vagy amennyiben nincs hivatalos árfolyam, az utalás a folyó kifizetésekre vonatkozó érvényes devizapiaci árfolyam alapján történik.
2. Amennyiben a Szerződő Felek közötti pénzeszköz-átutalásokra külön megállapodás létezik, akkor ezen megállapodás az irányadó.

*14. CIKK*

MENETRENDEK

A Szerződő Felek kijelölt légitársaságainak legalább harminc (30) nappal a meghatározott útvonalakon történő üzemelés megkezdése előtt jóváhagyásra be kell nyújtaniuk a járatok menetrendjét a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához. Ez vonatkozik a későbbi módosításokra is. Különleges esetekben ez a határidő az említett hatóságok jóváhagyásával csökkenthető.

*15. CIKK*

VITELDÍJAK

1. A Szerződő Felek lehetővé teszik, hogy a légijáratok viteldíjait minden kijelölt légitársaság piaci kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. Egyik Szerződő Fél sem követelheti meg légitársaságaitól, hogy más légitársaságokkal konzultációt folytassanak a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokért általuk felszámított vagy felszámításra javasolt viteldíjakról.
2. Egyik Szerződő Fél sem engedi meg, hogy a Szerződő Felek légitársasága(i) olyan viteldíjakat szabjanak ki vagy javasoljanak felszámítani, amelyek:
*a)* túlzott mértékűek a piaci erőfölénnyel való visszaélés miatt; vagy
*b)* alkalmazása versenyellenes magatartásnak minősül, ami olyan hatást fejt ki vagy fejthet ki, vagy kifejezetten arra irányul, hogy megakadályozza, korlátozza vagy torzítsa a versenyt, vagy kizárjon egy versenytársat az útvonalról.
3. Mindkét Szerződő Fél megkövetelheti, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasága(i) a területére érkező vagy onnan kiinduló szállításra általa javasolt viteldíjakat bejelentse vagy benyújtsa. Ilyen bejelentés vagy benyújtás legfeljebb harminc (30) nappal a bevezetés javasolt időpontját megelőzően kérhető. Különleges esetekben ez az időtartam rövidebb is lehet.
4. Mindkét Szerződő Fél jogosult a saját területéről induló, a két Szerződő Fél területe közötti, egyirányú vagy oda-vissza irányú szállítás viteldíját jóváhagyni vagy elutasítani.
5. Amennyiben valamelyik Szerződő Fél úgy véli, hogy a területére történő szállításért felszámított viteldíj a fenti 2. bekezdésben leírt kategóriákba esik, akkor ez a Szerződő Fél a viteldíjra vonatkozó értesítéstől vagy benyújtástól számított tizenöt (15) napon belül értesíti a másik Szerződő Felet az egyet nem értéséről, és igénybe veheti a lenti 6. bekezdésben meghatározott konzultációs eljárásokat.
6. Mindkét Szerződő Fél konzultációt kérhet bármelyik Szerződő Fél légitársaságának bármely viteldíja tekintetében a jelen Megállapodás hatálya alá tartozó járatokra vonatkozóan, beleértve azt is, amikor az értesítésben az érintett viteldíjat elutasították vagy sérelmezték. A konzultációkat legkésőbb a kérelem kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül meg kell tartani. A Szerződő Feleknek együtt kell működniük a kérdések észszerű rendezéséhez szükséges információk beszerzésében. Amennyiben a Szerződő Felek megegyezésre jutnak, mindkét Szerződő Fél köteles minden tőle telhetőt megtenni annak érdekében, hogy a megegyezés hatályba lépjen. Amennyiben nem jön létre megegyezés, annak a Szerződő Félnek a döntése az irányadó, amelynek a területéről a szállítás indul.
7. A jelen pont rendelkezéseivel összhangban megállapított viteldíj mindaddig érvényben marad, amíg az érintett légitársaság(ok) azt vissza nem vonják, vagy új viteldíjat nem hagynak jóvá.

*16. CIKK*

INFORMÁCIÓCSERE

1. A Szerződő Felek légügyi hatóságai – bármelyik légügyi hatóság kérésére – a lehető leggyorsabban átadják egymásnak a másik Szerződő Fél területére, annak területén keresztül vagy annak területéről indított járatok üzemeltetéséhez a saját légitársaságaik részére kiadott, érvényes engedélyekkel kapcsolatos információkat. Ennek tartalmaznia kell a javasolt útvonalakon üzemeltetett járatok érvényes bizonyítványainak és engedélyeinek a másolatát a módosításokkal vagy mentességekkel együtt.
2. Mindkét Szerződő Fél légügyi hatósága köteles a másik Szerződő Fél légügyi hatósága részére, kérésére, átadni az ezen másik Szerződő Fél területéről vagy területére irányuló forgalomra vonatkozó időszakos vagy egyéb statisztikai kimutatásokat, amennyiben ez észszerűen megkövetelhető.

*17. CIKK*

KONZULTÁCIÓK

1. A szoros együttműködés szellemében a Szerződő Felek légügyi hatóságai időről-időre kötelesek konzultációt folytatni a jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása és megfelelő betartása érdekében, és bármelyik Szerződő Fél bármikor kérhet konzultációt a jelen Megállapodás végrehajtásával, értelmezésével, alkalmazásával vagy módosításával kapcsolatosan.
2. A 4., 9., 10. és 15. Cikkben foglaltak kivételével ezen konzultációkat, amelyek megbeszélés vagy levelezés útján is megvalósulhatnak, a kérelem kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül meg kell kezdeni, kivéve, ha erről a két Szerződő Fél ettől eltérően állapodik meg.

*18. CIKK*

VITÁK RENDEZÉSE

1. Amennyiben a Szerződő Felek között a jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatosan vita merül fel, a Szerződő Felek kötelesek mindenekelőtt tárgyalás útján törekedni annak rendezésére.
2. Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalásos úton nem jutnak megegyezésre, megállapodhatnak abban, hogy a vitát döntéshozatalra, ahogy erről megegyeznek, egy természetes vagy jogi személynek vagy testületnek adják át tanácsadó vélemény vagy kötelező erejű határozat meghozatala érdekében, attól függően, hogy a Szerződő Felek hogyan döntenek; vagy a vitát bármelyik Szerződő Fél kérésére határozathozatal céljából három (3) választottbíróból álló bíróság elé kell terjeszteni.
3. A választottbíróságot a következőképpen kell felállítani: mindegyik Szerződő Fél kijelöl egy választottbírót, és az így kiválasztott két választottbíró megállapodik egy harmadik állam állampolgárságával bíró harmadik választottbíróról mint elnökről. A választottbírókat két (2) hónapon belül kell kijelölni attól a naptól számítva, amikor valamelyik Szerződő Fél diplomáciai úton értesítést kap a másiktól arra vonatkozóan, hogy a vitában választottbíróság döntsön, az elnököt pedig – attól a naptól számított három (3) hónapon belül, amikor az egyik Szerződő Fél tájékoztatta a másik Szerződő Felet arról, hogy a vitát választottbíróság elé kívánja terjeszteni.
4. Amennyiben a 3. bekezdésben meghatározott határidőt nem tartották be, bármelyik Szerződő Fél, egyéb vonatkozó megegyezés hiányában, felkérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának elnökét a szükséges jelölések megtételére. Amennyiben az elnök valamelyik Szerződő Fél államának állampolgára, vagy ha ezt a funkciót más okból nem tudja ellátni, az őt helyettesítő alelnöknek kell megtennie a szükséges kinevezéseket.
5. A választottbíróság határozatait szavazattöbbséggel hozza meg. A határozatok a Szerződő Felekre nézve kötelezőek. Mindegyik Szerződő Fél maga viseli az általa kijelölt választottbíró költségeit, valamint a választottbírósági eljárásban való képviselete költségeit; és az elnök költségeit, illetve az egyéb költségeket a Szerződő Felek egyenlő mértékben viselik. Minden egyedi kérdésben a választottbíróság maga határozza meg saját eljárását.

*19. CIKK*

A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA

1. Ha bármelyik Szerződő Fél szükségesnek tartja a jelen Megállapodás bármely rendelkezésének módosítását, a módosítások, amennyiben azokról a Szerződő Felek a jelen Megállapodás 17. Cikkének rendelkezéseivel összhangban megállapodtak, egy külön Jegyzőkönyv megkötésével lépnek hatályba, amely a jelen Megállapodás szerves részét képezi. A Jegyzőkönyv – a 22. Cikkel összhangban – harminc (30) nappal a Szerződő Felek közötti diplomáciai jegyzékváltás során érkezett azon későbbi jegyzék kézhezvételének napját követően lép hatályba, amely megerősíti, hogy a belső alkotmányos követelményeik teljesültek.
2. A Szerződő Felek megállapodhatnak a jelen Megállapodás Függelékeinek bármely módosításáról, és ezen módosítások a 22. Cikknek megfelelően lépnek hatályba.
3. Amennyiben a nemzetközi légiközlekedést érintően többoldalú egyezmény lép hatályba és az kihatással van a Szerződő Felek közötti kapcsolatokra, a jelen Megállapodást módosítani szükséges annak érdekében, hogy az összhangba kerüljön a többoldalú egyezmény rendelkezéseivel.

*20. CIKK*

NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

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

*21. CIKK*

FELMONDÁS

1. Bármelyik Szerződő Fél bármikor, diplomáciai úton, írásban értesítheti a másik Szerződő Felet a jelen Megállapodás felmondására vonatkozó döntéséről. Ezt az értesítést egyidejűleg el kell juttatnia a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is. Ebben az esetben a Megállapodás az értesítésnek a másik Szerződő Fél általi kézhezvételének napjától számított tizenkét (12) hónap elteltével hatályát veszti, kivéve, ha ezen időszak lejárta előtt a felmondásra vonatkozó értesítést megegyezés alapján visszavonják.
2. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el a felmondásra vonatkozó értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha az értesítést az értesítésnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvétele után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

*22. CIKK*

HATÁLYBALÉPÉS

A jelen Megállapodás harminc (30) nappal azon utolsó írásbeli értesítés kézhezvételének napját követően lép hatályba, amelyben a Felek megerősítik, hogy a jelen Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső jogi eljárásokat befejezték.

Készült Biskekben, 2024. november 5. napján, két eredeti példányban, mindegyik magyar, kirgiz, orosz és angol nyelven, mindegyik szöveg egyaránt hiteles. A Megállapodás rendelkezéseinek eltérő értelmezése esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.

I. FÜGGELÉK

ÚTVONALTERV

**I. A Magyarország Kormánya**

által kijelölt légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

| KIINDULÁSI PONT | KÖZBENSŐ PONT | CÉLPONT | TÚLI PONTOK |
|---|---|---|---|
| Bármely pont Magyarországon | Egyeztetendő pontok | Bármely pont a Kirgiz Köztársaságban | Egyeztetendő pontok |

**II. A Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje**

által kijelölt légitársaságok által üzemelhető útvonalak:

| KIINDULÁSI PONT | KÖZBENSŐ PONT | CÉLPONT | TÚLI PONTOK |
|---|---|---|---|
| Bármely pont a Kirgiz Köztársaságban | Egyeztetendő pontok | Bármely pont Magyarországon | Egyeztetendő pontok |

**MEGJEGYZÉSEK:**
1) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai bármelyik vagy az összes járatuk során kihagyhatják bármelyik közbenső vagy túli pontot, feltéve, hogy a megállapodás szerinti járatok kezdő/végpontja ezen az útvonalakon a légitársaságot kijelölő Szerződő Fél területén van.
2) Bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársaságai a légügyi hatóságok közötti megállapodás alapján bármely közbenső vagy túli pontot kiszolgálhatnak anélkül, hogy forgalmi jogokat gyakorolnának ezen pont és a másik Szerződő Fél területe között.
3) A meghatározott közbenső és/vagy túli pontokon történő ötödik forgalmi szabadságjog gyakorlása a két légügyi hatóság közötti megállapodás és jóváhagyás függvénye.

*2. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez*

***AIR SERVICES AGREEMENT***
***between the Government of Hungary and the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic***

**Index to the Articles**

Preamble

ARTICLE 1 – Definitions

ARTICLE 2 – Grant of Rights

ARTICLE 3 – Designation and Authorisation

ARTICLE 4 – Revocation or Suspension of Operating Authorisation

ARTICLE 5 – Fair Competition

ARTICLE 6 – Customs Duties and other Charges

ARTICLE 7 – Application of Laws and Regulations

ARTICLE 8 – Certificates of Airworthiness and Competency

ARTICLE 9 – Aviation Safety

ARTICLE 10 – Aviation Security

ARTICLE 11 – User Charges

ARTICLE 12 – Commercial Activities

ARTICLE 13 – Transfer of Funds

ARTICLE 14 – Timetables

ARTICLE 15 – Tariffs

ARTICLE 16 – Exchange of Information

ARTICLE 17 – Consultations

ARTICLE 18 – Settlement of Disputes

ARTICLE 19 – Amendments of the Agreement

ARTICLE 20 – Registration

ARTICLE 21 – Termination

ARTICLE 22 – Entry into force

**PREAMBLE**

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;
Desiring to promote international air services between their respective territories;
Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;
Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air services between their respective territories,
HAVE AGREED AS FOLLOWS:

*ARTICLE 1*

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
*a)* „Aeronautical Authorities” means in the case of the Government of Hungary – the Director General of Civil Aviation and in the case of the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic – the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic or in either case any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;
*b)* „Agreement” means this Agreement, its Annex(es) and any amendments thereto;
*c)* „Convention” or „Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
*d)* „Designated Airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
*e)* „Territory” in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
*f)* „Air service”, „international air service”, „airline” and „stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
*g)* „User charges” means a charge made to airlines by the competent authorities permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;
*h)* „Tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
*i)* References in this Agreement to nationals of Hungary shall, with the exception of Article 8 paragraph 2, be understood as referring to nationals of European Union Member States;

*j)* References in this Agreement to airlines of Hungary shall be understood as referring to airlines designated by Hungary;
*k)* References in this Agreement to airlines of the Kyrgyz Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Kyrgyz Republic;
*l)* References in this Agreement to the „EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

*ARTICLE 2*

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the Designated Airlines of the other Contracting Party.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
*a)* to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
*b)* to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes,
*c)* to make stops in the Territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail.
3. The airlines of each Contracting Party other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in subparagraphs *a)* and *b)* of paragraph 2 of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of the Contracting Party the privilege of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail destined for another point in the Territory that other Contracting Party.

*ARTICLE 3*

DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Route Schedule specified in Annex I to this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. On receipt of a designation by a Contracting Party, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
*a)* In the case of an airline designated by Hungary:
*i)* it is established in the Territory of Hungary under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and
*ii)* effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
*iii)* the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;
*b)* In the case of an airline designated by the Kyrgyz Republic:

*i)* it is established in the Territory of the Kyrgyz Republic and is licensed in accordance with the applicable law of the Kyrgyz Republic; and

*ii)* effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the relevant aeronautical authority of the Kyrgyz Republic;

*iii)* the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Kyrgyz Republic and / or nationals of the Kyrgyz Republic.

*ARTICLE 4*

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where

*a)* In the case of an airline designated by Hungary:

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

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

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

*b)* In the case of an airline designated by the Kyrgyz Republic:

*i)* the airline is not established in the Territory of the Kyrgyz Republic or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kyrgyz Republic; or

*ii)* the relevant aeronautical authority of the Kyrgyz Republic does not have or does not maintain effective regulatory control of the airline;

*iii)* the airline is not owned, directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by by the Kyrgyz Republic and / or nationals of the Kyrgyz Republic.

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 17 of this Agreement.

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

*ARTICLE 5*

FAIR COMPETITION

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

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of the State of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the State of respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airline(s) or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

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

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airline(s) providing air transport services to/from the State of the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 18 of this Agreement.

**Public subsidies and support**

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

6. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 5 above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

7. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the State of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 5 above. The submission of such information may be subject to its confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.

8. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 5,

*a)* if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraph 5 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.
*b)* if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 5 above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

**Antitrust**
9. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws of the State in accordance with paragraph 2, and shall prohibit airline(s):
*a)* in conjunction with any other airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from the State of that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question, and
*b)* to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.
*c)* to carry out actions aimed at unfair practices that may adversely affect the fair and equal opportunities of Designated Airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transport services.
10. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 9 above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

11. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 9, if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph 9 above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

12. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 9, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline(s) of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

*ARTICLE 6*

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

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

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

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

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

*c)* taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph 1 of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.
5. Nothing in this Agreement shall prevent Hungary from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Kyrgyz Republic 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. Nothing in this Agreement shall prevent the Kyrgyz Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of Hungary that operates between a point in the Territory of the Kyrgyz Republic and another point in the Territory of the Kyrgyz Republic or in the third countries through the Kyrgyz Republic.
7. In the event that there exists an applicable special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation such agreement shall prevail.

*ARTICLE 7*

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of the State of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into, departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airlines over the Designated Airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

*ARTICLE 8*

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of the State of one Contracting Party, including, in the case of Hungary, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided that such certificates or licenses were issued or validated, equal to or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the State of the other Contracting Party for the purpose of overflying or landing in its own Territory.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 9 paragraph 2 of this Agreement, request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement, with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

*ARTICLE 9*

AVIATION SAFETY

1. Each Contracting 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.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or a longer period, as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called „ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
*a)* serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

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

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

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

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

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

*ARTICLE 10*

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the Territory of the Contracting Parties or, in the case of Hungary operators of aircraft which are established in its Territory under the EU Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with the law of the European Union, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Hungary, European Union law.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Each Contracting Party shall ensure that effective security measures are taken on its territory to protect civil aviation from acts of unlawful interference. Such measures should be adjusted with the growth of threats to the safety of civil aviation.

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

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

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

*ARTICLE 11*

USER CHARGES

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

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airlines engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airlines operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are introduced or revised.

*ARTICLE 12*

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each the Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transport and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transport.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transport.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall either directly and at their discretion through agents have the right to engage in the sale of air transport and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose the Designated Airlines shall have the right to use their own transport documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transport and its ancillary products and facilities in local currency or any other freely convertible currency.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with regulations in force, in freely convertible currencies.
6. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable State laws and regulations in force in the Territory of the Contracting Party.
7. In operating or holding out air services on the specified routes any Designated Airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
*a)* an airline or airlines of the same Contracting Party,
*b)* an airline or airlines of the other Contracting Party,
*c)* an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorise or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
8. The above provisions are, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
*a)* hold the appropriate underlying route and traffic rights,

*b)* have received approval from and meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of the Contracting Parties,
*c)* in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service,
*d)* the code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.

*ARTICLE 13*

TRANSFER OF FUNDS

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

*ARTICLE 14*

TIMETABLES

The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes the 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 15*

TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall allow tariffs to be charged or proposed to be charged by the airline(s) of both Contracting Parties which:
*a)* are excessive due to the abuse of market power; or
*b)* whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
3. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

4. Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of two Contracting Parties which commences in its own territory.
5. Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party within fifteen (15) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 6 below.
6. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
7. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

*ARTICLE 16*

EXCHANGE OF INFORMATION

1. At the request of either Aeronautical Authority, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through and from the Territory of the other Contracting Party. This shall include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the Territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

*ARTICLE 17*

CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Except as provided in Articles 4, 9, 10 and 15 such consultations which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

*ARTICLE 18*

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to such natural or legal person or body as they can agree on, to obtain an advisory opinion or binding decision, depending on how the Contracting Parties decide; or the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators.
3. Such an arbitration court should be organized as follows: each Contracting Party should nominate one arbitrator, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, a nationality of a third State as a chairman. Such arbitrators should be appointed within two (2) months from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the chairman – within three (3) months from the date when one of the Contracting Parties informed the other Contracting Party of its desire to submit the dispute to the arbitration court.
4. If the period specified in paragraph 3 has not been met, any Contracting Party may, in the absence of any other relevant treaty, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is of the same nationality of the State as one of the Contracting Parties or if he is unable to perform this function for any other reason, the Vice-President who replaces him must make the necessary appointments.
5. The arbitration court must reach a conclusion by a majority vote. Such decisions should be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it, as well as his expenses for his participation in the arbitration procedure; and the expenses of the chairman and any other expenses of the Contracting Parties shall be paid equally. For all individual issues, the arbitration court should determine its own procedures.

*ARTICLE 19*

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. If any of the Contracting Parties considers it necessary to amend any provision of this Agreement, such amendments, if they are agreed between the Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement, shall enter into force by concluding a separate Protocol that is an integral part of this Agreement. The Protocol shall enter into force – in accordance with Article 22 – thirty (30) days after the date of the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.
2. Any amendments to the Annexes to this Agreement may be agreed between the Contracting Parties, and these amendments shall enter into force in accordance with Article 22.
3. If a multilateral convention concerning international air transport comes into force and have an impact on the relations between the two Contracting Parties, the present Agreement shall be amended to conform with the provisions of that multilateral convention.

*ARTICLE 20*

REGISTRATION

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

*ARTICLE 21*

TERMINATION

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

*ARTICLE 22*

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last written notification of the Parties on the implementation of domestic procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

Done in Bishkek, on 5 November 2024 in two original copies, each in the Hungarian, Kyrgyz, Russian and English languages, and all texts are equally authentic. In case of disagreement in the interpretation of the provisions of this Agreement, English text shall prevail.

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

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

**Government of Hungary**

| FROM | INTERMEDIATE POINTS | TO | BEYOND POINTS |
|---|---|---|---|
| Any Points in Hungary | Points to be agreed upon | Any points in Kyrgyz Republic | Points to be agreed upon |

**II.** Routes to be operated by the Designated Airlines of the

**Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic**

| FROM | INTERMEDIATE POINTS | TO | BEYOND POINTS |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| Any Points in Kyrgyz Republic | Points to be agreed upon | Any points in Hungary | Points to be agreed upon |

**NOTES:**

1) The Designated Airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the Territory of the Contracting Party designating the airline.

2) The Designated Airlines of either Contracting Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the Territory of the other Contracting Party subject to an agreement between the Aeronautical Authorities.

3) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.

TARTALOMJEGYZÉK

2026. évi VI. törvény ---- 1
a Magyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje közötti légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről ---- 1
1. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez ---- 1
LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁSMagyarország Kormánya és a Kirgiz Köztársaság Miniszteri Kabinetje között ---- 1
1. CIKK ---- 2
FOGALOM–MEGHATÁROZÁSOK ---- 2
2. CIKK ---- 3
FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA ---- 3
3. CIKK ---- 3
KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS ---- 3
4. CIKK ---- 4
AZ ÜZEMELÉSI ENGEDÉLYEK VISSZAVONÁSA VAGY FELFÜGGESZTÉSE ---- 4
5. CIKK ---- 5
TISZTESSÉGES VERSENY ---- 5
6. CIKK ---- 7
VÁMOK ÉS EGYÉB DÍJAK ---- 8
7. CIKK ---- 9
JOGSZABÁLYOK ÉS RENDELKEZÉSEK ALKALMAZÁSA ---- 9
8. CIKK ---- 9
LÉGIALKALMASSÁGI ÉS SZEMÉLYZET ALKALMASSÁGI BIZONYÍTVÁNYOK ---- 9
9. CIKK ---- 10
A LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA ---- 10
10. CIKK ---- 11
A LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELME ---- 11
11. CIKK ---- 12
HASZNÁLATI DÍJAK ---- 12
12. CIKK ---- 13
KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK ---- 13
13. CIKK ---- 14
PÉNZESZKÖZÖK ÁTUTALÁSA ---- 14
14. CIKK ---- 14
MENETRENDEK ---- 14
15. CIKK ---- 14
VITELDÍJAK ---- 14
16. CIKK ---- 15
INFORMÁCIÓCSERE ---- 15
17. CIKK ---- 16

KONZULTÁCIÓK 16
18. CIKK 16
VITÁK RENDEZÉSE 16
19. CIKK 16
A MEGÁLLAPODÁS MÓDOSÍTÁSA 16
20. CIKK 17
NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL 17
21. CIKK 17
FELMONDÁS 17
22. CIKK 17
HATÁLYBALÉPÉS 17
I. FÜGGELÉK 18
ÚTVONALTERV 18
2. melléklet a 2026. évi VI. törvényhez 18
AIR SERVICES AGREEMENTbetween the Government of Hungary and the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic 18
ARTICLE 1 – Definitions 18
ARTICLE 2 – Grant of Rights 19
ARTICLE 3 – Designation and Authorisation 19
ARTICLE 4 – Revocation or Suspension of Operating Authorisation 19
ARTICLE 5 – Fair Competition 19
ARTICLE 6 – Customs Duties and other Charges 19
ARTICLE 7 – Application of Laws and Regulations 19
ARTICLE 8 – Certificates of Airworthiness and Competency 19
ARTICLE 9 – Aviation Safety 19
ARTICLE 10 – Aviation Security 19
ARTICLE 11 – User Charges 19
ARTICLE 12 – Commercial Activities 19
ARTICLE 13 – Transfer of Funds 20
ARTICLE 14 – Timetables 20
ARTICLE 15 – Tariffs 20
ARTICLE 16 – Exchange of Information 20
ARTICLE 17 – Consultations 20
ARTICLE 18 – Settlement of Disputes 20
ARTICLE 19 – Amendments of the Agreement 20
ARTICLE 20 – Registration 20
ARTICLE 21 – Termination 20
ARTICLE 22 – Entry into force 20
ARTICLE 1 21
DEFINITIONS 21
ARTICLE 2 22
GRANT OF RIGHTS 22

ARTICLE 3 ---- 22
DESIGNATION AND AUTHORISATION ---- 22
ARTICLE 4 ---- 23
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION ---- 23
ARTICLE 5 ---- 23
FAIR COMPETITION ---- 23
ARTICLE 6 ---- 26
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES ---- 26
ARTICLE 7 ---- 27
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS ---- 27
ARTICLE 8 ---- 27
CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY ---- 28
ARTICLE 9 ---- 28
AVIATION SAFETY ---- 28
ARTICLE 10 ---- 29
AVIATION SECURITY ---- 29
ARTICLE 11 ---- 30
USER CHARGES ---- 30
ARTICLE 12 ---- 31
COMMERCIAL ACTIVITIES ---- 31
ARTICLE 13 ---- 32
TRANSFER OF FUNDS ---- 32
ARTICLE 14 ---- 32
TIMETABLES ---- 32
ARTICLE 15 ---- 32
TARIFFS ---- 32
ARTICLE 16 ---- 33
EXCHANGE OF INFORMATION ---- 33
ARTICLE 17 ---- 33
CONSULTATION ---- 33
ARTICLE 18 ---- 33
SETTLEMENT OF DISPUTES ---- 34
ARTICLE 19 ---- 34
AMENDMENT OF THE AGREEMENT ---- 34
ARTICLE 20 ---- 34
REGISTRATION ---- 35
ARTICLE 21 ---- 35
TERMINATION ---- 35
ARTICLE 22 ---- 35
ENTRY INTO FORCE ---- 35
ANNEX I ---- 35
ROUTE SCHEDULE ---- 35