

No. 44701*

**Lithuania
and
Hungary**

Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Hungary (with annex). Noordwijk, 26 May 1993

Entry into force: *16 November 1993 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, Hungarian and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 5 February 2008*

**Lituanie
et
Hongrie**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de Hongrie (avec annexe). Noordwijk, 26 mai 1993

Entrée en vigueur : *16 novembre 1993 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, hongrois et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 5 février 2008*

* *The texts reproduced below are the original texts of the agreement as submitted. For ease of reference, they were sequentially paginated. The relevant Treaty Series volume will be published in due course.*

Les textes reproduit ci-dessous sont les textes authentiques de l'accord tel que soumises pour l'enregistrement. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Le volume correspondant du Recueil des Traités sera disponible en temps utile.

[ENGLISH TEXT - TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF LITHUANIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HUNGARY

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Hungary (hereinafter Parties),

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities,

For the purpose of promoting air transport relations between the Republic of Lithuania and the Republic of Hungary for their mutual benefit,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:

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

(b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Lithuania the Ministry of Transport and in the case of the Republic of Hungary the Ministry of Transport, Communication and Water Management and/or in both cases any person or body authorized to perform the functions incumbent upon the said aeronautical authorities,

(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto,

(d) "Annex" means the Annex attached to this Agreement and any amendments thereto,

(e) "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination for remuneration or hire,

(f) "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State,

(g) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation.

(h) "Designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.

(i) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge.

(j) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, jurisdiction, protection or trusteeship of that State.

(k) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for conducting scheduled international air transportation by the designated airline of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing,

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes,

(c) the right to make stops in its territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking and discharging international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in this Agreement and in the Annex, forming its integral part shall be deemed to grant the right for one Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

(1) Each Party shall have the right to designate an airline to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted.

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

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both,

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications.

ARTICLE 4

Revocation, Suspension of Rights and Imposition of Conditions

(1) Each Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by an airline designated by the other Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Party designating the airline or in nationals of such Party, or both,

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations referred to in Article 13 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement.

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraph (1) (b) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

Such consultation between the aeronautical authorities shall begin within a period of thirty (30) days of the date of the request received.

(3) This Article does not limit the right of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 11 (Safety).

ARTICLE 5

User Charges

Each Party may impose or permit to be imposed reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control. Such charges shall not be higher than the charges imposed for use by national aircraft engaged in similar international air transportation.

ARTICLE 6

Simplified Control

In case of transit through the territory of the other Party, luggage of passengers and cargo have to be submitted to a simplified control, unless they leave the territory of the airport, designated for this purpose.

It is not allowed to impose Customs Duties and other charges on luggage or cargo transported in transit.

ARTICLE 7

Fair and Equal Opportunities

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airline of the other Party to compete in the international air transportation between their territories.

(2) In order not to make any harm to the designated airline of the other Party that also operates on the same line or on the part of this line, while operating on designated routes, airlines of both Parties have to take into consideration interests of the designated airline of the other Party.

(3) Routes used by designated airlines of both Parties have to be subject to the requirements generally accepted in the determination of routes, and both airlines have to retain as their primary objective the provision of capacity, adequate to the existing and reasonable requirements for transport passengers, cargo and mail between their territories while maintaining a reasonable coefficient for taking in goods.

(4) All services provided by a designated airline under this Agreement have to be subject to the general principle that capacity should be related to:

(a) traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic,

(b) the requirements of through airline operations, and

(c) transit requirements.

(5) Neither Party shall unilaterally limit the rights contained in this Agreement and Annex as regards the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Party, provided that they are consistent with th Annex, and except as

may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

(6) Neither Party shall impose on the other Party's designated airline a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency of traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(7) Each Party shall require the filing of seasonal schedules of the designated airlines for the purposes of information and coordination on a non-discriminatory basis taking into account the provisions included in paragraph (2) above of this Article. Each Party has the right to return to the given airline such documents for modifications endeavouring to minimize the burdens of the administrative procedures.

ARTICLE 8

Pricing

(1) The Parties agree to a country of origin pricing regime as set forth in the provisions of this Article.

(2) Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

(a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices,

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

(c) protection of airlines from prices that are artificially low and jeopardize the market competition in the air transportation. If a Party believes that a price warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Party pursuant to the provisions set forth in paragraph (4). After compliance with the notification provisions of paragraph (4), a Party may take unilateral action to prevent the inauguration of such price, but only with respect to traffic where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

(2) Each Party may require filing with its aeronautical authorities of prices charged or proposed to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Party.

If a Party requires the filing of tariffs with its authorities, the designated airline of the other Party will comply with the first Party's rules and regulations established for the filing of such tariffs, and will file tariffs for approval by the

first Party's territory. Filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases a Party may permit filing on shorter notice than normally required. If a Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party.

(4) If either Party believes that a price proposed by a designated airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first Party and a third country, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (2) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than 15 day after the filing date. Either Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of a notice of dissatisfaction. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If notification is not given as provided in this paragraph, the price shall be deemed to be approved and shall become effective on the proposed date.

(5) If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If a Party prevents a proposed price from becoming effective in accordance with the provisions of paragraphs (2) and (4), the comparable price previously in effect shall remain in effect.

(6) Notwithstanding paragraphs (2) and (4) of this Article, each Party shall allow:

(a) any airline of either Party or of a third country to meet any scheduled price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties, and

(b) any airline of one Party to meet any scheduled price, including combinations of prices, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Party and third country.

As used herein the term "meet" means the right to continue or institute, on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price or such price through a combination of prices on a direct, interline or intraline basis, notwithstanding differences in conditions including, but not limited to, those relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration, or change of aircraft.

ARTICLE 9

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airline of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable, technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operations or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) aircraft stores of any origin introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journeys performed over the territory of the Party in which they are taken on board,

(b) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of a designated airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the party in which they are taken on board.

(c) spare parts (including engines) entered into the territory of one of the Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline of one Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in this Article.

ARTICLE 10

Commercial opportunities

(1) The airline of each Party may, with prior notification to the aeronautical authorities of the other Party, establish representations in the territory of the other Party for the promotion of its air transportation services.

(2) In compliance with the laws and regulations of the other Party, each designated airline may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party.

(3) Each designated airline may convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted and at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance.

(4) The designated airline of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.

ARTICLE 11

Safety

(1) Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Chicago Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and security requirements for operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Chicago Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

ARTICLE 12

Aviation Security

(1) The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

(2) The Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

(6) When a Party has reasonable ground to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 13

Compliance with Laws and Regulations

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

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

ARTICLE 14

Consultations

(1) In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and compliance with, the provisions of this Agreement.

(2) Either Party may at any time request consultations on the interpretation or application relative to this Agreement. Such consultation may be either oral or in writing and shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt through diplomatic channels of the request, unless the aeronautical authorities of the Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising in connection with the interpretation or implementation of this Agreement or its Annex has to be settled by the aeronautical authorities of the Parties through direct negotiations.

In case the dispute can not be settled by the authorities mentioned above or in a diplomatic way, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

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

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

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

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the discretion of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

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

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

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

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

ARTICLE 16

Amendments

In case one of the Parties finds it necessary to make amendments to the Agreement or the Annex, a consultation concerning the proposed amendments may be required between the aeronautical authorities of the Parties.

Consultation have to be held within 60 days after the receipt of the request, unless aeronautical authorities of the Parties agree to extend this period.

Amendments to the Agreement shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 17

Registration with ICAO

The Agreement and every amendment to it has to be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE 18

Compliance with Multilateral Agreements

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

ARTICLE 19

Termination

Either Party may, at any time give notice in diplomatic way to the other Party of its intention to terminate this Agreement. In this case the Agreement shall terminate one year after date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice of the termination of the Agreement orders differently.

ARTICLE 20

Entry into force

This Agreement shall come into force on the day when the Parties notify each other through diplomatic channels of the completion of their respective constitutional rules.

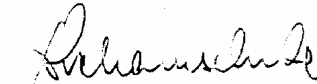
This Agreement shall be concluded for an unlimited period of time.

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

Done in duplicate this *16* day of *May* at *1993* in Lithuanian, Hungarian and English languages, each of which shall be of equal authenticity. In case of divergence of interpretation the English text prevails.



For the Government of
the Republic of Lithuania



For the Government of
the Republic of Hungary

ANNEX

Route Schedule

Section I

Routes to be served by the designated airline of the Republic of Lithuania in both directions:

Points in Lithuania	Intermediate points	Budapest	Points beyond
Vilnius and all airports in Lithuania opened for international traffic	to be agreed later on		to be agreed later on

Section II

Routes to be served by the designated airline of the Republic of Hungary in both directions:

Points in Hungary	Intermediate points	Vilnius	Points beyond
Budapest and all airports in Hungary opened for international traffic	to be agreed later on		to be agreed later on

Section III

Concrete points in the territory of the other Party other than Budapest or Vilnius could be served subject to the agreement of the aeronautical authorities of the Parties.

Section IV

Intermediate points and points beyond may be subject to agreement and specification between the aeronautical authorities of the Parties.

[HUNGARIAN TEXT – TEXTE HONGROIS]

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGALLAPODÁS

A LITVAN KÖZTARSASAG KORMANYA

ÉS A

MAGYAR KÖZTARSASAG KORMANYA

KÖZÖTT

A Litván Köztársaság Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya
(a továbbiakban: a Felek)

attól az óhajtól vezettetve, hogy lehetővé tegyék a nemzetközi
légiközlekedés lehetőségeinek kiterjesztését,

abból a célból, hogy kölcsönös érdekeiket szolgálóan
elősegítsék a Litván Köztársaság és a Magyar Köztársaság
közötti légiközlekedési kapcsolatokat,

a Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott
Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény részeseiként,

az alábbiakban állapodtak meg:

1. Cikk

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

A Megállapodás és a Függetléke szempontjából, kivéve, ha a szöveg másként rendelkezik:

a) a "Chicagói Egyezmény" a Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményt jelenti, beleértve az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott valamennyi Függetléket és az Egyezmény 94. Cikke alapján elfogadott Függetlékeinek bármely módosítását, amennyiben ezek a Függetlékek és módosításaik a Felek vonatkozásában hatályosak, vagy mindkettőjük által megerősítettek,

b) a "légügyi hatóságok" a Litván Köztársaság esetében a Közlekedési Minisztériumot, illetve a Magyar Köztársaság esetében a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumot és/vagy mindkét esetben az említett légügyi hatóságok feladatainak ellátásával megbízott bármely személyt vagy szervezet jelenti,

c) a "Megállapodás" a jelen Megállapodást, Függetlékét és azok bármely módosításait jelenti,

d) a "Függetlék" a Megállapodáshoz csatolt Függetléket és azok bármely módosításait jelenti,

e) a "Légifuvarozás" a légi járműveknek utasok, poggyász, áru, és posta külön-külön, vagy együttes közforgalmú szállítására irányuló díj, vagy ellenszolgáltatás ellenében történő bármely üzemelését jelenti,

f) a "Nemzetközi légifuvarozás" egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légifuvarozást jelenti,

g) a "Nem-kereskedelmi célú leszállás" olyan leszállást jelent, amelynek nem célja utasok, poggyász, áru és/vagy posta légifuvarozásba történő felvétele vagy kirakása,

h) a "Kijelölt légitársasági vállalat" olyan légitársasági vállalatot jelent, amelyet a Megállapodás 3. cikkének megfelelően kijelöltek és engedélyeztek,

i) az "Ár" az utasok (és poggyászaik) és/vagy áru (posta kivételével) légifuvarozásban történő szállításáért a légitársasági vállalatok, beleértve ügynökeiket, által felszámított díjakat, illetékeket vagy árakat, és az ilyen díjak, illetékek vagy árak alkalmazása feltételeinek meghatározását jelenti,

j) a "Terület" egy állam vonatkozásában az adott állam szuverenitása, joghatósága, oltalma vagy gyámsága alá tartozó földterületet és a kapcsolódó felségvizeket jelenti,

k) a "Használati díj" a repülőtér, a légitársasági, illetve repülésbiztonsági berendezések és szolgáltatások nyújtásáért a légitársasági vállalatoknak felszámított díjat jelenti.

2. Cikk

FORGALMI JOGOK NYUJTASA

1. Mindegyik Fél megadja a másik Félnek a következő jogokat a másik Fél légitársasági vállalata által menetrendszerinti nemzetközi légifuvarozás végzéséhez:

a) területe feletti leszállás nélküli átrepülés joga,

b) területén történő nem-kereskedelmi célú leszállások joga,

c) területén, a Függetlenben az adott útvonalra meghatározott pontokban történő leszállások joga a nemzetközi forgalomban utasok, áru és posta felvétele, illetve kirakása céljából.

2. A Megállapodás és a Független egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha az egyik Fél légitársasági vállalatának jogot adna a másik Fél területének pontjai közötti légifuvarozásban történő részvételre.

3. Cikk

KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

1. Mindegyik Félnek joga van egy légitársasági vállalatot nemzetközi légitársaság végzésére a Megállapodással összhangban kijelölni, és az ilyen kijelölést visszavonni vagy módosítani. Az ilyen kijelölésről a másik Félnek értesíteni kell.

2. Az ilyen kijelölés és a kijelölt légitársasági vállalat által az előírt formában és módon benyújtott üzemeltetési és műszaki engedélyekre irányuló kérelmek kézhezvételekor a másik Fél a megfelelő meghatalmazásokat és engedélyeket minimális eljárási késedelemmel kiadja, feltéve, hogy:

a) a légitársasági vállalat tulajdonának túlnyomó része és tényleges ellenőrzése a légitársasági vállalatot kijelölő Fél, e Fél állampolgárai, vagy mindkettőnek a kezében van,

b) a kijelölt légitársasági vállalat képes eleget tenni mindazon feltételeknek, amelyeket a kérvényt vagy kérvényeket elbíráló Fél a nemzetközi légitársaság bonyolításával kapcsolatban szokásosan alkalmaz a törvényekben és jogszabályokban leírtak alapján.

4. Cikk

JOGOK VISSZAVONASA, FELFÜGGESZTÉSE ÉS
FELTÉTELEK ELŐIRASA

1. Mindegyik Félnek joga van egy üzemeltetési engedély visszavonására, vagy a Megállapodásban meghatározott jogoknak a másik Fél kijelölt légiközlekedési vállalata általi gyakorlásának felfüggesztésére vagy ezen jogok gyakorlásával kapcsolatban szükségesnek ítélt feltételek előírására:

a) bármely esetben, ahol a légiközlekedési vállalat tulajdonának túlnyomó része és tényleges ellenőrzés nincs a légiközlekedési vállalatot kijelölő Fél vagy e Fél állampolgárai, illetve mindkettő kezében,

b) abban az esetben, ha a légiközlekedési vállalat nem tartja meg a jelen Megállapodás 13. cikkében (Jogszabályok és rendelkezések alkalmazása) hivatkozott jogszabályokat és rendelkezéseket.

2. Hacsak az e cikk 1/b alpontja további be nem tartásának megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtétele nem szükséges, a cikkben meghatározott jogok csak a másik Féllel történt egyeztetés után gyakorolhatók.

A légügyi hatóságok közötti ilyen egyeztetéseket az erre vonatkozó kérés kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kell megkezdeni.

3. A jelen cikk nem korlátozza egyik Fél azon jogát sem, hogy légijáratokat függessen fel, korlátozzon vagy feltételekhez kössön a 11. cikk (Biztonság) előírásaival összhangban.

5. Cikk

HASZNALATI DIJAK

Mindegyik Fél felszámíthat, vagy engedélyezheti ésszerű díjak felszámítását a repülőterek és egyéb, ellenőrzésük alatt álló berendezések használatáért.

E díjak nem lehetnek magasabbak, mint a hasonló nemzetközi légifuvarozásban résztvevő hazai légijárművekre felszámított használati díjak.

6. Cikk

EGYSZERŰSÍTETT ELLENŐRZÉS

Az egyik Fél területén tranzitban áthaladó és a repülőtérnek erre a célra kijelölt területét el nem hagyó utasok poggyászát és a teherárut, csak egyszerűsített ellenőrzésnek kell alávetni.

A tranzittal szállított poggyászra és teherárura nem lehet vámilletéket vagy más hasonló adót kivetni.

7. Cikk

IGAZSÁGOS ÉS EGYENLŐ LEHETŐSÉGEK

1. Mindegyik Fél igazságos és egyenlő lehetőséget biztosít a másik Fél kijelölt légitársasági vállalatának a területeik közötti nemzetközi légitársaságban való versenyben.

2. A kijelölt vonalak üzemeltetése során a Felek légitársasági vállalatainak figyelembe kell venniük a másik Fél kijelölt légitársasági vállalatának érdekeit, hogy az azonos útvonalon, vagy annak egy részén üzemelő légitársasági vállalatnak ne okozzon kárt.

3. Mindkét Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatai által használt útvonalak meg kell, hogy feleljenek az útvonal-meghatározás általánosan elfogadott követelményeinek és mindkét légitársasági vállalatnak elsődleges célja kell, hogy legyen a területeik közötti utas, áru és posta szállításának meglévő és ésszerű szükségleteihez illeszkedő kapacitás biztosítása, miközben az áru felvételére vonatkozóan ésszerű koefficienst tartanak fenn.

4. A jelen Megállapodás alapján a légitársasági vállalatok által nyújtott szolgáltatásoknak, ahhoz az általános alapelvhez kell igazodni, hogy a kapacitásnak kapcsolódnia kell:

(a) a forgalom kiindulási és célországa közötti szállítási igényekhez,

(b) a légitársasági vállalat üzemeltetéséből származó igényekhez és

(c) a tranzitigényekhez.

5. Egyik Fél sem korlátozhatja egyoldalúan a jelen Megállapodásban és Függelékében foglalt jogokat a forgalom volumene, a légitársaságok sűrűsége, vagy gyakorisága és a másik Fél által kijelölt légitársaság üzemeltetésében lévő

légijárművek típusa vagy típusai tekintetében, feltéve, hogy összhangban vannak a Függetléssel, kivéve, ha ez vám, műszaki, üzemeltetési, vagy környezetvédelmi okokból szükséges, a Chicagói Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján.

6. Egyik Fél sem vetheti ki a másik Fél kijelölt légi közlekedési vállalatára első az elutasítási követelmény teljesítését, "forgalommegosztást (uplift ratio)", haszonelmaradási díjat vagy más a kapacitásra, a járat gyakoriságára, vagy a forgalomra vonatkozó olyan követelményt, amely nincs összhangban a jelen Megállapodásban lefektetett célokkal.

7. Mindegyik Fél megkövetelheti tájékoztatási és egyeztetési célból a kijelölt légitársaság szezonális menetrendjének benyújtását, nem diszkriminatív alapon, tekintettel az e cikk 2. bekezdésében foglaltakra. Mindegyik Félnek jogában áll az ilyen iratokat módosításra az adott légitársasághoz visszaküldeni azért, hogy az adminisztratív terheket minimalizálja.

8. Cikk

VITELDIJAK MEGALLAPITASA

1. A Felek egyetérttenek a kiinduló ország árszabályozásának alkalmazásában, ahogyan erről ezen cikk előírásai rendelkeznek.

2. Mindegyik Fél lehetővé teszi a kijelölt légitársasági vállalatok számára, hogy légitársasági viteldíjait a piaci, kereskedelmi megfontolások alapján állapítsa meg. A Felek beavatkozása az alábbiakra korlátozódik:

a) a túlzottan diszkriminatív árak, illetve gyakorlatok megakadályozása,

b) a fogyasztók megvédése a monopolhelyezettel való visszaélésekből adódóan indokolatlanul magas, vagy restriktív áraktól és

c) a légitársaságok megvédése a mesterségesen alacsony és a légitársaságokban fennálló piaci versenyt veszélyeztető áraktól. Amennyiben az egyik Fél úgy véli, hogy a fent leírt specifikus kritériumok alapján indokoltá válik a beavatkozás, akkor a 4. bekezdésben foglalt előírások értelmében értesíti a másik Felet. Miután a 4. bekezdés értesítésre vonatkozó előírásait teljesítette, a Fél egyoldalú intézkedést tehet, hogy megakadályozza az ilyen ár bevezetését, de csak annak a forgalomnak a vonatkozásában, amely útvonalának első pontja (amint az a légitársaság engedélyező okmányban szerepel) a saját területén van.

3. Mindegyik Fél kérheti, hogy légitársaságaihoz nyújtsák be a területéről kiinduló, vagy az oda irányuló forgalommal kapcsolatos, a másik Fél kijelölt légitársasági vállalatok által felszámított, vagy felszámítani tervezett díjtételeket.

Amennyiben az egyik Fél megköveteli a díjszabások hatóságai által való jóváhagyását, a másik Fél kijelölt légitársaságának

be kell tartania az első Félnek az ilyen díjszabások jóváhagyására vonatkozó rendelkezéseit és előírásait, és az első Fél területéről kiinduló forgalomra vonatkozó díjszabásokat az első Fél hatóságaihoz jóváhagyásra kell benyújtania. A benyújtásra nem több, mint 30 nappal a javasolt érvénybe lépést megelőzően kérhetők a Felek légitársaságai. Egyedi esetekben az egyik Fél engedélyezheti a benyújtást a szokásosan igényelthez képest rövidebb határidőre is. Amennyiben az egyik Fél engedélyezi egy légitársasági vállalatnak egy ár rövid határidőre történő benyújtását, úgy az ár az adott Fél területéről kiinduló forgalomban a javasolt időpontban életbe lép.

4. Amennyiben bármelyik Fél úgy véli, hogy a másik Fél kijelölt légitársasági vállalatát által az első Fél és egy harmadik ország területe közötti nemzetközi légifuvarozásra javasolt ár nem egyeztethető össze az e cikk 2. bekezdésében foglalt megfontolásokkal, úgy a lehető legrövidebb időn belül értesíti a másik Felet egyet nem értése okairól, de minden esetben a benyújtás időpontjától számított legkésőbb 15 nap múlva. Ezután bármelyik Fél kérhet konzultációt, amelyet a lehető legrövidebb időn belül, de minden esetben az egyet nem értésről szóló értesítés kézhezvételétől számított 30 napon belül kell megtartani. A Felek együttműködnek a kérdés ésszerű rendezéséhez szükséges információk biztosításában. Amennyiben nem adnak át értesítést az ebben a cikkben szabályozott módon, az árat érvényesnek kell tekinteni és az a javasolt időpontban hatályba lép.

5. Ha a Felek megegyezésre jutnak annak az árnak a tekintetében, amelyre az egyet nem értésről szóló értesítést adták, mindegyik Félnek meg kell tennie minden erőfeszítést, hogy a megegyezés életbe léphessen. Amennyiben az Egyik Fél megakadályozza a javasolt ár életbe lépését a 2. és 4. bekezdések előírásaival összhangban, úgy a korábban hatályban volt hasonló ár marad hatályban.

6. E cikk 2. és 4. bekezdései érvényessége mellett mindegyik Félnek meg kell engednie:

a) bármelyik Fél vagy egy harmadik ország bármelyik légitársaságának, hogy a Felek területe közötti nemzetközi légifuvarozásban kövessék egymás menetrendszerinti árait, beleértve a légiszolgáltatási piacon felszámított árak kombinálását és

b) az egyik Fél légitársaságának, hogy a másik Fél és egy harmadik ország területe közötti nemzetközi légifuvarozásban kövessen bármely menetrendszerinti árat, beleértve a piaci árak kombinálását.

A "követni" kifejezés használata itt azt a jogot jelenti, hogy megtarthatja (követheti) vagy bevezetheti ideiglenesen, alkalmazva a szükségesnek tartott gyorsított eljárásokat a teljesen megegyező, vagy hasonló árakat vagy ezen árakat, közvetlen, interline, vagy intraline alapú árak kombinálásán keresztül, függetlenül a repülőterekkel, az útvonalakkal, távolságokkal, ütemezéssel, kapcsolódásokkal, légi jármű típussal, légi jármű konfigurációval, vagy a légi jármű cseréjével kapcsolatban létező, de nem csupán azokra korlátozott feltételbeli különbségek ellenére.

9. Cikk

VAMOK ÉS ILLETEK ALÓLI MENTESSÉG

1. Az egyik Fél területére történő megérkezéskor a másik Fél kijelölt légitársasági vállalatok által a nemzetközi légitársaságokban üzemeltetett légitársaságok, szokásos felszereléseik, földi berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, a pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket), a légitársaságok készletei (beleértve, de nem korlátozva csak az ilyen cikkek az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható, vagy elfogyasztható élelmiszereket, italokat és égetett szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket), valamint más, kizárólag a nemzetközi légitársaságban résztvevő légitársaság üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatos, vagy akkor használt cikkek, viszonyosság alapján mentesek a nemzeti hatóságok által kivetett és nem a szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, díjak és illetékek alól, feltéve, hogy e berendezések és készletek a légitársaság fedélzetén maradnak.

2. Viszonyosság alapján a továbbiakban mentesek az e cikk 1. bekezdésében hivatkozott adók, vámok, díjak és illetékek alól:

a) az ésszerű határokon belül az egyik Fél területére bevitt vagy ott beszerzett légitársaság készletek, melyeket a másik Fél nemzetközi légitársaságban résztvevő kijelölt légitársasági vállalatának a területről eltávozó légitársaságján való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, amikor e készleteket annak a Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték,

b) az üzem- és kenőanyagok, valamint a műszaki fogyóeszközök, amelyeket az egyik Fél területére bevitték, vagy ott beszerettek a másik Fél nemzetközi légitársaságban résztvevő egyik kijelölt légitársasági vállalatának légitársaságján történő

nő felhasználás céljából, még akkor is, amikor ezeket az ellátmányokat annak a Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték.

c) a pótalkatrészek (beleértve a hajtóműveket), melyeket az egyik Fél területére a másik Szerződő fél kijelölt légitársasági vállalat által a nemzetközi forgalomban üzemeltetett légitársaság fenntartására vagy javítására vittek be.

3. Az e cikk 1. és 2. bekezdésében hivatkozott berendezéseket és készleteket a megfelelő hatóságok kérhetik, hogy felügyeletük vagy ellenőrzésük alá helyezzék.

4. Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik Fél kijelölt légitársasági vállalat az e cikkben meghatározott tételeknek a másik Fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére egy olyan légitársasággal kötött szerződést, amely hasonlóképpen élvezzi a másik Fél által biztosított effajta mentességeket.

10. Cikk

KERESKEDELMI LEHETŐSÉGEK

1. Mindegyik Fél légitársasági vállalat a másik Fél légügyi hatóságai előzetes értesítését követően, a másik Fél területén a légitársaság elősegítése céljából képviselőket hozhat létre.

2. Mindegyik kijelölt légitársasági vállalat, a viszonyosság elve alapján, értékesítheti légitársasági szolgáltatásait a másik Fél területén.

3. Mindegyik kijelölt légitársasági vállalat, a viszonyosság elve alapján, igénye szerint átválthatja és hazautalhatja a helyben kiadott összegeken felüli helyi bevételeit. Az átváltást és hazautalást engedélyezni kell, mégpedig a folyó bankműveletekre és átutalásra alkalmazandó árfolyamon.

4. Az egyik Fél kijelölt légitársasági vállalat a másik Félnek a belépésre, tartózkodásra és munkavállalásra vonatkozó jogszabályaival és rendelkezéseivel összhangban a másik Fél területére beviheti és alkalmazásban tarthatja a légitársaság üzemeltetéséhez szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakmai személyzetet.

11. Cikk

BIZTONSÁG

1. Mindegyik Fél a jelen Megállapodásban biztosított légifuvarozás üzemeltetése szempontjából érvényesnek ismeri el a másik Fél által kiadott vagy érvényesített és érvényben lévő légialkalmassági bizonyítványokat, vagy szakszolgálati bizonyítványokat és engedélyeket, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal, vagy engedélyekkel szemben támasztott követelmények a Chicagói Egyezményben foglalt minimális előírásokkal legalább azonosak. Mindazonáltal mindegyik Fél visszautasíthatja, hogy érvényesnek fogadja el a másik Fél által a saját állampolgárai számára a területük feletti átrepülés céljából kiállított, vagy érvényesített szakszolgálati engedélyeket és jogosítványokat.

2. Mindegyik Fél konzultációkat kérhet a másik Fél légiközlekedési berendezései, személyzete, légi járműve és a kijelölt légiközlekedési vállalatok üzemeltetésének biztonsági előírásai megtartásának tárgyában. Amennyiben az ilyen konzultációkat követően az egyik Fél megállapítja, hogy a másik Fél az említett területeken ténylegesen nem tartja meg és nem alkalmazza azokat a biztonsági előírásokat és követelményeket, amelyek a Chicagói Egyezmény alapján megállapított minimális előírásokkal legalább azonosak, a másik Fél értesíti ezekről a tényekről és az ahhoz szükséges intézkedésekről, hogy azok a minimális előírásoknak megfeleljenek, és a másik Félnek meg kell tennie a megfelelő korrekciós intézkedést. Mindegyik Fél fenntartja magának a jogot a másik Fél által kijelölt légiközlekedési vállalat üzemeltetési, illetve műszaki engedélyeinek felfüggesztésére, visszavonására, vagy korlátozására, amennyiben a másik Fél ésszerű időn belül nem teszi meg ezeket a megfelelő intézkedéseket.

12. Cikk

REPÜLESBIZTONSÁG

1. A Felek felkérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények megakadályozására és más, az utasok, a személyzet, a légi jármű, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények és minden más repülésbiztonság ellen irányuló fenyegetés megakadályozására.

2. A Felek az 1963. év szeptember 14-én Tokióban aláírt A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezmény, az 1970. év december 16-án Hágában aláírt A légi járművek jogellenes hatalomba kerítése leküzdéséről szóló Egyezmény és az 1971. szeptember 23-án Montreálban aláírt A polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló egyezmény rendelkezéseivel összhangban járnak el.

3. A Felek az egymással fenntartott kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény Függelékében megnevezett, a légi közlekedés biztonságára vonatkozó rendelkezésekkel összhangban cselekednek, valamint megkívánják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemeltetői, illetve azok az üzemeltetők, akiknek fő üzleti telephelye, vagy állandó lakhelye területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen légi közlekedési biztonsági előírásoknak megfelelően járjanak el.

4. A Felek egyetértenek abban, hogy a másik Fél által megkövetelt biztonsági előírásokat megtartják annak területére történő belépéskor, a légi jármű védelme érdekében megfelelő intézkedéseket tesznek, és az utasokat, a személyzetet, azok poggyászait, valamint az árut és a légi jármű készleteit a beszállás, illetve berakodás előtt és közben átvizsgálják. A Felek kölcsönös jóindulattal bírálják el a másik Félnek az

egyes konkrét veszélyekkel szembeni különleges biztonsági intézkedések megtételére irányuló kéréseit.

5. A légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye fennállása esetén, vagy más, az utasok, a személyzet, a légi járművek, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény esetén a Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az effajta cselekmény vagy ennek veszélye gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges megfelelő intézkedések megtétele révén.

6. Amennyiben az egyik Fél azon vélekedése, hogy a másik, Fél nem ezen cikk légiközlekedés-biztonsági rendelkezéseinek megfelelően járt el, megalapozottnak bizonyul, légügyi hatóságai azonnali konzultációt kérhetnek a másik Fél légügyi hatóságaitól. Amennyiben a kérelemtől számított 15 napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapot szolgáltat a másik Fél légiközlekedési vállalatára üzemeltetési engedélye, vagy műszaki engedélyei visszatartására, visszavonására, korlátozására, illetve feltételekhez kötésére. Szükséghelyzetben ez a Fél a 15 nap letelte előtt is tehet átmeneti intézkedéseket.

13. Cikk

ÖSSZEANG A JOGSZABÁLYOKKAL ÉS RENDELKEZÉSEKKEL

1. Az egyik Fél területére történő belépéskor, távozáskor, illetve a területén való tartózkodáskor annak, a légi járművek üzemeltetésére és repülésére vonatkozó jogszabályait és rendelkezéseit a másik Fél légiközlekedési vállalatának be kell tartania.

2. Az egyik Félnek a területére történő belépéskor, ott-tartózkodásakor, illetve távozáskor a légi jármű fedélzetén lévő utasok, személyzet, illetve áru belépésével, valamint távozásával kapcsolatos jogszabályait és rendelkezéseit (beleértve a belépésre, engedélyezésre, biztonságra, bevándorlásra, útlevelekre, vámvizsgálatra és karanténra vonatkozó rendelkezéseket, illetve posta esetében a postai rendelkezéseket) a másik Fél légiközlekedési vállalatára utasainak, személyzetének és áruinak, illetve ezek nevében be kell tartani.

14. Cikk

KONZULTÁCIÓK

1. A Felek légügyi hatóságai a szoros együttműködés szellemében időről-időre tanácskoznak annak érdekében, hogy a Megállapodás végrehajtását és rendelkezéseinek betartását biztosítsák.

2. Bármely Fél bármikor kérhet a Megállapodás értelmezése, alkalmazása, módosítása, vagy a Megállapodással összefüggő bármely vitás kérdés tárgyában konzultációkat. Az ilyen konzultációkat - amelyek történhetnek szóban vagy írásban - a diplomáciai úton eljuttatott kérelem kézbesítésétől számított harminc (30) napon belül kell megkezdeni, kivéve, ha a Felek légügyi hatóságai megállapodnak a határidő meghosszabbításában.

15. Cikk

VITAK RENDEZÉSE

1. A jelen Megállapodással vagy annak Függhelékével kapcsolatosan felmerülő bármely vitás kérdést a Felek légügyi hatóságainak közvetlen tárgyalásokkal kell rendezni. Abban az esetben, ha a vita az említett légügyi hatóságok révén vagy diplomáciai úton nem rendezhető, a vitát az egyik Fél kérésére az alábbi eljárással összhangban választott bíróság elé terjesztik.

2. A választott bíróság három választott bíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:

(a) a választott bíróságot igénylő kérés kézhezvételétől számított 30 napon belül mindegyik Fél megnevez egy választott bírót. E két választott bíró a megnevezésüket követő 60 napon belül egy harmadik választott bíró kijelölésében egyezik meg, aki a választott bíróság elnökeként fog tevékenykedni,

(b) amennyiben valamelyik Fél nem tud választott bírót megnevezni, vagy a harmadik választott bíró személyében az (a) albekezdésben foglaltaknak megfelelően nem egyeznek meg, bármely Fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy jelölje ki a szükséges választott bírót vagy választott bírákat 30 napon belül.

Ha a Tanács elnöke valamelyik Fél országának állampolgára, akkor az ilyen alapon nem kizárt rangidős alelnök végzi a kinevezést.

3. Hacsak másként nem állapodnak meg, a döntőbíróság a Megállapodással összhangban megállapítja bíraskodásának hatáskörét és meghatározza az eljárást. A bíróság utasítására vagy bármelyik Fél kérésére a bíróság teljes felállítását követő 15 napon belül konferenciát tartanak a döntőbíraskodás tárgyát képező kérdésekről és a követendő pontos eljárásokról.

4. Hacsak másként nem állapodnak meg, a bíróság teljes felállítását követő 45 napon belül mindegyik Fél benyújt egy memorandumot. A válaszok 60 nap múlva esedékesek. Bármelyik Fél kérésére vagy saját belátása szerint a válaszok esedékességét követő 15 napon belül a bíróság meghallgatást tart.

5. A bíróság törekszik írásbeli döntést adni a meghallgatás megtörténtét követő 30 napon belül, illetve meghallgatás hiányában mindkét válasz beadását követően. A bíróság többségi döntése az iránymutató.

6. Ha a döntés kézhezvételétől számított 15 napon belül a Felek magyarázatra irányuló kérelmet nyújthatnak be, arra a kéréstől számított 15 napon belül kell a magyarázatot megadni.

7. A Felek nemzeti jogszabályaikkal összhangban a választott bíróság döntésének vagy ítéletének teljes hatályt adnak.

8. A választott bíróság költségei, beleértve a választott bírák díjait és költségeit, a Felek között egyenlően oszlanak meg. A Tanács elnöke által a jelen cikk 2/b pontjának eljárásaival kapcsolatban felmerülő bármilyen költség a választott bíróság költségeinek részeként tekintendő.

16. Cikk

MÓDOSÍTÁSOK

Ha a Felek egyike kívánatosnak tartja a Megállapodás, vagy Függelékének módosítását, a javasolt módosításra vonatkozóan a Felek légügyi hatóságai közötti konzultáció kérhető.

A konzultációt a kérelem beadása utáni 60 napon belül kell megkezdeni, hacsak a Felek légügyi hatóságai nem állapodnak meg ennek az időszaknak a meghosszabbításáról.

A Megállapodás módosításai diplomáciai jegyzékváltással történő megerősítés után lépnek érvénybe.

17. Cikk

BEJEGYZÉS AZ ICAO-NAL

A Megállapodást és valamennyi módosítását nyilvántartásba kell vétetni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél.

18. Cikk

ÖSSZHANG A MULTILATERALIS MEGÁLLAPODÁSOKKAL

Amennyiben egy olyan multilaterális megállapodás lép hatályba, melyet mindkét Fél elfogadott, és amely a Megállapodás által felölelt bármely kérdést érinti, a Megállapodást úgy kell módosítani, hogy az a multilaterális megállapodás előírásaival összhangban legyen.

19. Cikk

FELMONDÁS

Mindegyik Fél bármikor, diplomáciai úton, értesítheti a másik Felet a Megállapodás felmondására irányuló szándékáról. Ebben az esetben a Megállapodás a másik Féltől kapott értesítés után egy évvel érvényét veszti, ha a Megállapodás felmondásáról szóló értesítés másként nem rendelkezik.

20. Cikk

HATÁLYBALÉPÉS

A jelen Megállapodás azon a napon lép hatályba, amikor a Felek diplomáciai csatornákon keresztül értesítik egymást vonatkozó alkotmányos eljárásaik befejezéséről.

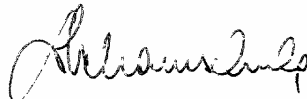
A jelen Megállapodást határozatlan időre kötik.

Ennek hitelével alulírottak, akiket erre Kormányaik megfelelően felhatalmaztak, a Megállapodást aláírják.

Készült két példánybanévhó napján, litván, magyar és angol nyelven, melyek mindegyike egyaránt hiteles. Eltérő értelmezés esetén az angol nyelvű szöveg az irányadó.



A Litván Köztársaság
Kormánya nevében



A Magyar Köztársaság
Kormánya nevében

FÜGGELÉK

I. Rész

A Litván Köztársaság kijelölt légitársasági vállalata a következő útvonalakon üzemelhet mindkét irányban:

Pontok litvániában	Közbenső pontok	Budapest	Túli pontok
Vilnius és minden, a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőtér Litvániában	Később kerülnek meghatározásra		Később kerülnek meghatározásra

II. Rész

A Magyar Köztársaság kijelölt légitársasági vállalata a következő útvonalakon üzemelhet mindkét irányban:

Pontok Magyarországon	Közbenső pontok	Vilnius	Túli pontok
Budapest és minden, a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőtér Magyarországon	Később kerülnek meghatározásra		Később kerülnek meghatározásra

III. Rész

A másik Fél területének Budapest és Vilnius kivételével, konkrét pontjaira való üzemelés a Felek légügyi hatóságai megállapodásának függvénye.

IV. Rész

A közbenső és túli pontok a Felek légügyi hatóságai megállapodásának és meghatározásának tárgyát képezik.

[LITHUANIAN TEXT – TEXTE LITUANIEN]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
IR
VENGRIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

oro susisiekimu

SUSITARIMAS

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Vengrijos Respublikos Vyriausybė (toliau vadinamos šalimis), siekdamos padėti tarptautinio oro susisiekimu galimybių plėtotei, siekdamos padėti abipusiai naudingiems oro susisiekimu santykiams tarp Lietuvos Respublikos ir Vengrijos Respublikos, būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos. pradėtos pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, narėmis,

s u s i t a r ė:

1 straipsnis

Sąvokos

Šiame Susitarime ir jo Priede, jei kontekste kitaip nenumatyta:

a) terminas "Čikagos Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje ir apima bet kokią jos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį ir bet kokią Konvencijos Priedų pataisą, priimtą pagal 94 straipsnį, kiek šie Priedai ir pataisos galioja arba yra ratifikuoti abiejų šalių;

b) "Aeronautikos vadovybė" reiškia Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimu ministeriją, o Vengrijos Respublikos atveju - Transporto, ryšių ir vandens ūkio ministeriją ir/arba abiem atvejais - bet kurią asmenį ar instituciją, įgaliotą vykdyti minėtų aeronautikos vadovybių funkcijas;

c) "Susitarimas" reiškia šį Susitarimą, jo Priedą ir bet kokias jų pataisas;

d) "Priedas" reiškia šio Susitarimo Priedą ir bet kokias jo pataisas;

e) "Oro susisiekimas" reiškia bet kokias atskiras arba kombinuotas keleivių, bagažo, krovinių ir pašto gabenimo orlaiviu operacijas, atliekamas nuomos arba užmokesčio pagrindais;

f) "Tarptautinis oro susisiekimas" reiškia oro susisiekimą, vykdomą per oro erdvę, esančią daugiau kaip virš vienos valstybės teritorijos;

g) "Nutūpimas nekomerciniais tikslais" reiškia nutūpimą bet kokių tikslų, išskyrus oro susisiekimo keleivių įlaipinimą arba išlaipinimą, bagažo, krovinių ir/arba pašto pakrovimą arba iškrovimą;

h) "Paskirtoji aviakompanija" reiškia bet kokią aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šio Susitarimo 3 straipsnį;

i) "Kaina" reiškia bet kokią aviakompanijų, taip pat jų agentų imamą mokesčių, mokėjimą arba rinkliavą už oro susisiekimo keleivių (ir jų bagažo) ir/arba krovinių (išskyrus pašta) gabenimą, taip pat sąlygas, reguliuojančias tokio mokesčio, mokėjimo arba rinkliavos galiojimą;

j) "Teritorija", kalbant apie valstybę, reiškia sausumos plotus ir prie jų esančius teritorinius vandenis, kuriems galioja šios valstybės suverenitetas, jurisdikcija, protektoratas arba globa;

k) "Naudotojo rinkliava" reiškia rinkliavą, imamą iš aviakompanijų už aerouosto, aeronavigacijos arba aviacijos saugumo įrangą ir paslaugas.

2 straipsnis

Teisių suteikimas

1. Kiekviena šalis suteikia kitai šaliai šias reguliaraus tarptautinio oro susisiekimo, kurį vykdo pastarosios šalies paskirtoji aviakompanija, teises:

- a) teisę nenutūpiant perskristi jos teritoriją;
- b) teisę nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) teisę nutūpti jos teritorijoje Priede apibrėžto maršruto punktuose, įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius bei pašta.

2. Niekas šiame Susitarime ir jo sudėtinėje dalyje - Priede nesuteikia teisės vienos šalies aviakompanijai dalyvauti vykdant oro susisiekimą tarp punktų, esančių kitos šalies teritorijoje.

3 straipsnis

Paskyrimas ir įgaliojimas

1. Tarptautiniam oro susisiekimui pagal šį Susitarimą vykdyti, kiekviena šalis turės teisę paskirti aviakompaniją, taip pat atšaukti arba pakeisti šį paskyrimą. Toks paskyrimas bus pateiktas kitai šaliai.

2. Gavusi tokį paskyrimą ir paskirtosios aviakompanijos nustatytos formos prašymą suteikti eksploatavimo įgaliojimus ir techninius leidimus, kita šalis su minimaliais procedūriniais užlaikymais suteiks atitinkamus įgaliojimus ir leidimus su sąlyga, kad:

a) didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso aviakompaniją paskyrusiai šaliai, jos piliečiams arba abiem kartu;

b) paskirtoji aviakompanija yra pasiruošusi vykdyti įstatymų ir norminių aktų, kuriuos šalis, nagrinėjanti prašymą ar prašymus, paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui, sąlygas.

4 straipsnis

Teisių atšaukimas, sustabdymas ir sąlygų iškelimas

1. Kiekviena šalis turi teisę atšaukti kitos šalies paskirtosios aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimą arba sustabdyti naudojimąsi šiame Susitarime numatytais teisėmis, arba iškelti sąlygas, kurios, jos manymu, reikalingos naudojantis šiomis teisėmis:

a) bet kuriuo atveju, kai didžioji šios aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė nepriklauso aviakompaniją paskyrusiai šaliai, jos piliečiams arba abiem kartu;

b) jei ši aviakompanija nesilaiko įstatymų ir norminių aktų, minimų šio Susitarimo 13 straipsnyje (Įstatymų ir norminių aktų taikymas).

2. Jei nebūtina nedelsiant užkirsti kelio tolesniam šio straipsnio 1 b) punkte minimam pažeidinėjimui, šio straipsnio suteiktomis teisėmis galima pasinaudoti tik pasikonsultavus su kita šalimi.

Tokios aeronautikos vadovybių konsultacijos prasidės per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo dienos.

3. Šis straipsnis neriboja nė vienos šalies teisės sustabdyti, apriboti arba iškelti sąlygas oro susisiekimui pagal 11 straipsnio (Saugumas) reikalavimus.

5 straipsnis

Naudotojo rinkliavos

Kiekviena šalis gali imti arba leisti imti pagrįstas rinkliavas už naudojimąsi jos kontroliuojamais aerouostais ir kita įranga. Tokios rinkliavos nebus didesnės už tas, kurios imamos iš savų orlaivių, vykdančių panašų tarptautinį oro susisiekimą.

6 straipsnis

Supaprastinta kontrolė

Tranzito per kitos šalies teritoriją metu keleivių rankinis bagažas ir kroviny, nepaliekantis tam skirtos aerouosto teritorijos, bus pateikiamas supaprastintai kontrolei.

Neleidžiama uždėti muito mokesčių ir kitų rinklavių tranzitu gabenamam rankiniam bagažui arba kroviniam.

7 straipsnis

Teisingos ir lygios galimybės

1. Kiekviena šalis leis kitos šalies paskirtajai aviakompanijai teisingomis ir lygiomis galimybėmis konkuruoti tarptautiniame oro susisiekime, vykdomame tarp jų teritorijų.

2. Tam, kad nepakenktų kitos šalies paskirtajai aviakompanijai, eksploatuojančiai tą pačią liniją arba jos dalį, abiejų šalių aviakompanijos, eksploatuodamos apibrėžtus maršrutus, turi atsižvelgti į kitos šalies paskirtosios aviakompanijos interesus.

3. Abiejų šalių paskirtųjų aviakompanijų eksploatuojami maršrutai turi atitikti reikalavimus, paprastai keliamus nustatant maršrutus, taip pat abiejų šalių aviakompanijos laikydamosios pagrįsto apkrovimo koeficiento, kaip savo pagrindinį tikslą turi išlaikyti apimtis, atitinkančias esamus ir pagrįstus poreikius keleiviams, kroviniams ir paštui gabenti tarp jų teritorijų.

4. Visos paslaugos, kurias pagal šį Susitarimą teikia paskirtoji aviakompanija, turi atitikti pagrindinį principą, kad apimtys bus susijusios su:

a) poreikiais eismui tarp šalies, kurioje kelionė prasideda, ir šalių, kuriose ji užbaigiama;

b) tiesioginiais aviakompanijos veiklos poreikiais;

c) poreikiais tranzitui.

5. Nė viena šalis negali vienašališkai apriboti šiame Susitarime ir jo Priede nurodytas teises, susijusias su kitos šalies paskirtosios aviakompanijos atliekamo susisiekimo apimtimi, skrydžių dažniu arba reguliarumu, naudojamo orlaivio tipu ar tipais, su sąlyga, kad jie atitinka Priedą, išskyrus tuos atvejus, kai tai vienodomis sąlygomis numato muitinės, techniniai, eksploataciniai arba aplinkos apsaugos reikalavimai, atitinkantys Čikagos Konvencijos 15 straipsnio sąlygas.

6. Nė viena šalis nereikalauja iš kitos šalies paskirtosios aviakompanijos pirmojo atsisakymo teisės, apkrovimo koeficiento, nepagrįstų mokesčių ir nekels kitų reikalavimų, susijusių su susisiekimo apimtimis ir dažniu, prieštaraujančių šio Susitarimo tikslams.

7. Kiekviena šalis, atsižvelgdama į šio straipsnio 2 punkto sąlygas, reikalaus paskirtųjų aviakompanijų pateikti sezoninius tvarkaraščius informacijai ir koordinavimui nediskriminaciniu pagrindu. Kiekviena šalis turi teisę gražinti aviakompanijai tokius dokumentus pakeitimų padarymui, stengdamasi sumažinti administracines procedūras.

8 straipsnis

Kainų nustatymas

1. Šalys sutinka su vietos kainų režimu, kaip numatyta šio straipsnio sąlygose.

2. Kiekviena šalis leis kiekvienai paskirtajai aviakompanijai, atsižvelgiant į komercinius tikslus rinkoje, nustatyti oro susisiekimo kainas. Šalys galės įsikišti tik siekdamos:

a) neleisti taikyti nepagrįstų diskriminacinių kainų arba praktikos;

b) apginti vartotojus nuo nepagrįstai aukštų kainų dėl piknaudžiavimo vyraujančia padėtimi;

c) apginti aviakompanijas nuo dirbtinai žemų kainų ir kainų, keliančių pavojų oro susisiekimo rinkos konkurencijai. Jei šalis mano, kad kaina pateisina kišimąsi pagal aukščiau aprašytus specifinius kriterijus, ji praneša apie tai kitai šaliai pagal 4 punkto reikalavimus. Šalis, pranešusi pagal 4 punkto reikalavimus, gali imtis vienašališkų veiksmų tam, kad užkirstų kelią tokios kainos įvedimui, bet tik tokiam susisiekimui, kurio pirmasis maršruto punktas (kaip patvirtinta dokumente leidžiančiame vykdyti oro susisiekimą) yra jos pačios teritorijoje.

3. Kiekviena šalis turi teisę reikalauti, kad kitos šalies paskirtosios aviakompanijos imamos arba siūlomos imti kainos už atvykimą arba išvykimą iš šios teritorijos, būtų suderintos su jos aeronautikos vadovybe.

Jei šalis reikalauja suderinti tarifus su jos vadovybe, kitos šalies paskirtoji aviakompanija vykdyd pirmosios šalies įstatymus ir norminius aktus, taikomus tokių tarifų derinimui, ir pateiks tarifus tvirtinti pirmosios šalies teritorijoje. Iš abiejų šalių aviakompanijų gali būti pareikalauta pateikti tarifus ne vėliau kaip 30 dienų iki jų įsigaliojimo. Atskirais atvejais šalis gali leisti pateikti juos per trumpesnę terminą, negu paprastai reikalaujama. Jei šalis leidžia aviakompanijai pateikti kainą nedelsiant, ji įsigalios siūlomą dieną susisiekimui. prasidedančiam tos šalies teritorijoje. Nė viena šalis nereikalauja, kad kitos šalies aviakompanija pateiktų čarterinių skrydžių kainas, išskyrus tuos atvejus, kai gali būti reikalinga nediskriminaciniu pagrindu informacijos tikslais.

4. Jei kuri nors šalis mano, kad kitos šalies paskirtosios aviakompanijos kaina siūloma tarptautiniam oro susisiekimui tarp pirmosios šalies teritorijos ir trečiosios šalies teritorijos neatitinka šio straipsnio 2 punkto reikalavimų, ji kuo greičiau praneš kitai šaliai savo nepasitenkinimo priežastis, bet ne vėliau kaip per 15 dienų nuo kainos pateikimo dienos. Kiekviena šalis turi teisę pareikalauti konsultacijų, kurios įvyks kaip galima greičiau, bet ne vėliau kaip per 30 dienų nuo nepasitenkinimo pareiškimo gavimo. Šalys bendradarbiaus pateikdamos informaciją, reikalingą teigiamam klausimo sprendimui. Jei nepasitenkinimas nepareiškiamas taip, kaip reikalaujama šiame punkte, kaina bus laikoma patvirtinta ir įsigalios nuo pasiūlytos dienos.

5. Jei šalys susitars dėl kainos, kuria buvo pareikštas nepasitenkinimas, kiekviena šalis stengsis, kad susitarimas būtų įvykdytas. Jei kuri nors šalis trukdys siūlomai kainai įsigaliooti pagal 2 ir 4 punktus, liks galioti ankstesnė kaina.

6. Nepaisydamos šio straipsnio 2 ir 4 punktų, šalys leis:

a) kiekvienos šalies arba trečiosios valstybės bet kuriai aviakompanijai nustatyti bet kurių reguliarių skrydžių kainą, įskaitant kainų, imamų rinkoje už tarptautinį oro susisiekimą tarp šalių teritorijų, kombinacijas;

b) vienos šalies bet kuriai aviakompanijai nustatyti bet kurių reguliarių skrydžių kainą, taip pat kainų kombinacijas, naudojamas rinkoje tarptautiniam oro susisiekimui tarp kitos šalies ir trečiosios valstybės teritorijų.

Čia pavartotas terminas "nustatyti" reiškia teisę toliau taikyti arba laiku įvesti, naudojant reikiamas skubias procedūras, identišką arba panašią kainą, arba per tokią kainų kombinaciją tiesiogiai, tarp aviakompanijų ar aviakompanijos

viduje, nepaisant skirtingų sąlygų, susijusių su aerouostais, maršrutais, nuotoliu, laiku, reisų sujungimu, orlaivių tipais, konfigūracija arba orlaivių keitimu.

9 straipsnis

Atleidimas nuo muitų ir kitų rinkliavų

1. Atvykęs į vienos šalies teritoriją, kitos šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivis, naudojamas tarptautiniam oro susisiekimui, jo nuolatinė įranga, žemės įranga, degalai, tepalai, vartojamosios, techninės atsargos, atsarginės dalys (įskaitant variklius), orlaivio atsargos (be kitų, įskaitant ir maisto, nealkoholinių ir alkoholinių gėrimų, rūkalų ir kitų produktų, skirtų keleiviams parduoti arba vartoti ribotais kiekiais skrydžio metu, atsargas) ir kiti daiktai, skirti naudoti arba naudojami tik tarptautiniam oro susisiekimui naudojamame orlaivio eksploatavimui ar aptarnavimui abipusiu pagrindu bus atleisti nuo visų importo apribojimų, valstybės taikomų mokesčių ir rinkliavų, nesusijusių su paslaugų kaštais, jei tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje.

2. Abipusiu pagrindu nuo mokesčių ir rinkliavų, minimų šio straipsnio 1 punkte, taip pat bus atleisti:

a) bet kurios kilmės orlaivio atsargos, įvežtos į vienos šalies teritoriją arba joje patiektos ir pakrautos, neviršijančios pagrįstų limitų ir skirtos naudoti kitos šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivyje, naudojamame tarptautiniame oro susisiekimui, net jei šios atsargos suvartojamos dalyje skrydžio per teritoriją šalies, kurioje jos paaimamos;

b) degalai, tepalai ir vartojamosios techninės atsargos, įvežtos arba patiektos šalies teritorijoje kitos šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviams, naudojamiems tarptautiniam oro susisiekimui, net jei šios atsargos vartojamos daliai kelionės per teritoriją šalies, kurioje jos buvo paimtos.

c) atsarginės dalys (įskaitant variklius), įvežamos į vienos šalies teritoriją ir skirtos orlaivio, kurį kitos šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam susisiekimui, techninei priežiūrai ir remontuoti.

3. Šio straipsnio 1 ir 2 punktuose minima įranga ir atsargas gali būti pareikalauta pateikti atitinkamos vadovybės priežiūrai arba kontrolei.

4. Šiame straipsnyje numatyti atleidimai taip pat bus taikomi, jei vienos šalies paskirtoji aviakompanija yra sudariusi sutartį su kita aviakompanija, kuri taip pat naudojasi kitos šalies teikiama atleidimais, dėl šiame straipsnyje nurodytų daiktų skolinimo arba perdavimo kitos šalies teritorijoje.

10 straipsnis

Komercinės galimybės

1. Kiekvienos šalies aviakompanija turės teisę, iš anksto pranešusi kitos šalies aeronautikos vadovybei, steigti kitos šalies teritorijoje atstovybes savo oro susisiekimui paslaugoms plėtoti.

2. Laikydamosi kitos šalies įstatymų ir norminių aktų, kiekviena paskirtoji aviakompanija turės teisę parduoti oro susisiekimui paslaugas kitos šalies teritorijoje.

3. Kiekviena paskirtoji aviakompanija gali pakeisti ir pervesti į savo šalį vietines pajamas, likusias nuo vietoje išleistų sumų. Pakeisti ir pervesti bus leista keitimo kursu, taikomu einamosioms sąskaitoms ir pervedimams.

4. Vienos šalies paskirtoji aviakompanija gali, pagal kitos šalies įstatymus ir norminius aktus, reglamentuojančius atvykimą, buvimą ir įdarbinimą, atgabenti ir laikyti kitos šalies teritorijoje vadovaujančiųjų, pardavimo, techninių, vykdomųjų ir kitų specialistų personalą, kurio reikia oro susisiekimui vykdyti.

11 straipsnis

Saugumas

1. Šiame Susitarime numatytam oro susisiekimui vykdyti kiekviena šalis pripažins galiojančiais kitos šalies išduotus arba pripažintus galiojančiais ir tebegaliojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kompetencijos sertifikatus ir licencijas, su sąlyga, kad jie atitinka minimaliems standartams, nustatytiems pagal Čikagos Konvenciją. Tačiau kiekviena šalis skrydžiams per savo teritoriją gali atsisakyti pripažinti galiojančiais kompetencijos sertifikatus ir licencijas, kuriuos jos piliečiams išdavė arba pripažino galiojančiais kita šalis.

2. Kiekviena šalis gali reikalauti konsultacijų dėl saugumo standartų, kuriuos kita šalis taiko aeronautikos įrangai, įgulai, orlaiviui, o taip pat dėl saugumo reikalavimų taikomų paskirtųjų aviakompanijų veiklai. Jei po tokių konsultacijų viena šalis nusprendžia, kad kita šalis griežtai nesilaiko minimalių saugumo standartų ir reikalavimų, nustatytų pagal Čikagos Konvenciją, kitai šaliai bus pranešta apie tokį sprendimą ir būtinus veiksmus šiems minimaliems standartams įgyvendinti, o kita šalis ims atitinkamų korekcinį veiksmų. Kiekviena šalis pasilieka teisę sustabdyti, atšaukti arba apriboti kitos šalies paskirtosios aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimą arba techninį leidimą, jei ši kita šalis per tam tikrą laiką nesiiama tokių atitinkamų veiksmų.

12 straipsnis

Aviacijos saugumas

1. Šalys, siekdamas užkirsti kelią neteisėtam orlaivio pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams prieš keleivių, įgulos, orlaivio, aerouostų bei aeronavigacinės įrangos saugumą, taip pat bet kuriai kitai grėsmei, kilusiai aviacijos saugumui, paprašytos, suteiks viena kitai bet kokią reikalingą pagalbą.

2. Šalys veiks pagal Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytą 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu pasirašytą 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje ir Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytą 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje.

3. Tarpusavio santykiuose šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus, nurodytus Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos prieduose; jos reikalaus, kad jų registro orlaivių naudotojai arba naudotojai, kurių pagrindinė veiklos arba gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, ir aerouostų, esančių jų teritorijoje, naudotojai laikytųsi šių aviacijos saugumo reikalavimų.

4. Kiekviena šalis sutinka laikytis kitos šalies saugumo reikalavimų, keliamų atvykimui į jos teritoriją, ir imtis atitinkamų priemonių orlaiviui apsaugoti bei keleiviams, įgulai, jų rankiniam bagažui, kroviniams ir orlaivio atsargoms patikrinti iki įlaipinimo arba krovimo ir jų metu. Kiekviena šalis taip pat teigiamai spręs bet koki kitos šalies pageidavimą imtis specialių saugumo priemonių konkrečiam pavojui išvengti.

5. Įvykus neteisėto orlaivio pagrobimo ar kitų neteisėtų veikmų prieš keleivius, įgulą, orlaivį, aerouostus ir aeronavigacinę įrangą incidentui arba iškilus tokio incidento grėsmei, šalys padės viena kitai palengvindamos ryšį ir naudodamos kitas atitinkamas priemones, įgalinančias greitai ir saugiai likviduoti incidentą arba jo grėsmę.

6. Jei šalis turi pagrindo manyti, kad kita šalis nesilaiko šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, šios šalies aeronautikos vadovybė turi teisę pareikalauti nedelsiamų konsultacijų su kitos šalies aeronautikos vadovybe. Jei per 15 dienų nuo reikalavimo nepasiekiamas patenkinamo susitarimo, atsiranda pagrindas sustabdyti, atšaukti, apriboti arba iškelti sąlygas kitos šalies aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimų arba techniniam leidimui. Jei reikia veikti nedelsiant, šalis gali imtis preliminarių veiksmų, nesibaigus 15 dienų terminui.

13 straipsnis

Įstatymų ir norminių aktų taikymas

1. Atvykdama, būdama ar išvykdama iš vienos šalies teritorijos, kitos šalies aviakompanija laikysis jos įstatymų ir norminių aktų, susijusių su orlaivių eksploatavimu ir navigacija.

2. Atvykstant, būnant ar išvykstant iš vienos šalies teritorijos, kitos šalies aviakompanijos keleiviai, įgula ir kroviniai laikysis jos įstatymų ir norminių aktų, taikomų orlaivio keleivių, įgulos ir krovinių įvežimui arba išvežimui iš jos teritorijos (įskaitant taisykles, reguliuojančias įvažiavimą, leidimą skristi, aviacijos saugumą, imigraciją, pasus, muitinę, karantiną arba paštą).

14 straipsnis

Konsultacijos

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos, šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis, siekdamos garantuoti šio Susitarimo vykdymą.

2. Bet kuri šalis gali bet kuriuo metu pareikalauti konsultacijų dėl šio Susitarimo interpretavimo arba taikymo. Tokios konsultacijos gali būti žodinės arba raštiškos ir prasidės per trisdešimt (30) dienų nuo tokio reikalavimo gavimo diplomatiniais kanalais, jei šalių aeronautikos vadovybės nesusitars pratęsti šį terminą.

15 straipsnis

Ginčų sprendimas

1. Bet kokių ginčą dėl šio Susitarimo arba jo Priedo interpretavimo arba taikymo, sprendžia šalių aeronautikos vadovybės tiesioginėmis derybomis.

Jei ginčo neišsprendžia minėtos vadovybės arba jei jis neišsprendžiamas diplomatinio būdu, bet kurios šalies reikalavimu ginčas perduodamas trečiųjų teismui pagal žemiau nurodytą procedūrą.

2. Trečiųjų teismas - tai trijų arbitrų teismas, sudarytas taip:

a) per 30 dienų nuo reikalavimo sušaukti trečiųjų teismą gavimo, kiekviena šalis paskirs po vieną arbitrą. Per 60 dienų terminą po to, kai abu arbitrai paskiriami, jie susitarimu paskiria trečiajį arbitrą, kuris veiks kaip trečiųjų teismo pirmininkas:

b) jei kuri nors šalis nepaskiria arbitro arba jei pagal šio punkto a) papunktį nepaskiriamas trečiasis arbitras, bet kuri šalis turi teisę paprašyti Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos prezidentą paskirti reikiamą arbitrą arba arbitrus per 30 dienų. Jeigu Tarybos prezidentas yra vienos iš šalių pilietis, juos paskirs vyriausiasis viceprezidentas, kuris nėra nušalinamas šiuo pagrindu.

3. Jei kitaip nesusitarta, trečiųjų teimas nustatys savo jurisdikcijos ribas pagal šį Susitarimą ir parengs savo procedūrą. Ne vėliau kaip per 15 dienų nuo trečiųjų teismo sudarymo, jo nurodymu arba vienos iš šalių reikalavimu bus sušauktas pasitarimas trečiųjų teisme nagrinėtiniems klausimams ir specialiems veiksams po trečiųjų teismo tiksliai nustatyti.

4. Jei kitaip nesusitarta, kiekviena šalis pateiks raštišką pažymą per 45 dienas nuo trečiųjų teismo sudarymo. Atsakymai bus pateikti per kitas 60 dienų. Trečiųjų teismas susirinks į posėdį bet kurios šalies prašymu arba savo nuožiūra per 15 dienų nuo atsakymų gavimo.

5. Trečiųjų teismas mėgins pateikti raštišką sprendimą per 30 dienų po posėdžio arba, jei posėdis nebus sušauktas, po to, kai bus pateikti abu atsakymai. Trečiųjų teismo sprendimas priimamas balsų daugumą.

6. Šalys turi teisę pareikalauti paaiškinti sprendimą per 15 dienų nuo jo gavimo, o paaiškinimas bus duotas per 15 dienų nuo tokio pareikalavimo.

7. Kiekviena šalis, laikydamasi savo valstybės įstatymų, vykdys bet kokią trečiųjų teismo sprendimą ar nuosprendį.

8. Trečiųjų teismo išlaidas, taip pat arbitrų honorarą ir išlaidas šalys pasidalins po lygiai. Tarybos prezidento pateiktos išlaidos, susijusios su šio straipsnio 2 b) punkto procedūromis, bus laikomos trečiųjų išlaidų dalimi.

16 straipsnis

Pataisos

Jei vienos šalies nuomone reikia padaryti pataisas šiame Susitarime ar Priede, dėl pasiūlytų pataisų, reikalingos šalių aeronautikos vadovybių konsultacijos.

Konsultacijos bus sušauktos per 60 dienų nuo prašymo gavimo, jei šalių aeronautikos vadovybės nesusitars pratęsti šio termino.

Šio Susitarimo pataisos įsigalios, kai bus patvirtintos diplomatinį notų pasikeitimu.

17 straipsnis

Registracija ICAO

Susitarimas ir kiekviena jo pataisa turi būti įregistruotos Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje (ICAO).

18 straipsnis

Atitikimas daugiašalėms sutartims

Jei įsigalioja abiejų šalių priimtas daugiašalis susitarimas, susijęs su bet kuriuo šio Susitarimo klausimu, šis Susitarimas bus pataisytas taip, kad atitiktų daugiašalio susitarimo reikalavimus.

19 straipsnis

Nutraukimas

Kiekviena šalis turi teisę bet kuriuo metu pranešti diplomatinio keliu kitai šaliai apie savo ketinimą nutraukti šį Susitarimą. Šiuo atveju Susitarimas neteks galios per vienerius metus nuo kitos šalies pranešimo gavimo, jei Susitarimo nutraukimo pranešime kitaip nenurodyta.

20 straipsnis

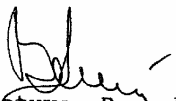
Įsigaliojimas

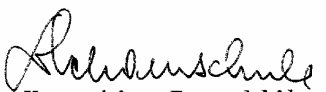
Šis Susitarimas įsigalioja tą dieną, kai šalys praneša viena kitai diplomatiniais kanalais, kad jos įvykdė savo atitinkamus konstitucinius reikalavimus.

Šis Susitarimas sudaromas neribotam laikui.

Tai paliudydami, pasirašiusieji asmenys, būdami atitinkamų savo Vyriausybių įgalioti, pasirašė šį Susitarimą.

Surašyta 1993 m. gegužės 25 d. dviem egzemplioriais lietuvių, vengrų ir anglų kalbomis, kiekvienam tekstui turint vienodą galią. Kilus interpretacijos skirtumams, bus remiamasi tekstu anglų kalba.


Lietuvos Respublikos
Vyriausybės vardu


Vengrijos Respublikos
Vyriausybės vardu

PRIEDAS

Reguliarūs maršrutai

I dalis

Maršrutai, kuriuos abiem kryptim aptarnauja Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija:

Punktai Lietuvoje	Tarpiniai punktai	Budapeštas	Punktai už
Vilnius ir visi Lietuvos aerouostai atviri tarptautiniam susisiekimui	bus sutarti vėliau		bus sutarti vėliau

II dalis

Maršrutai, kuriuos abiem kryptim aptarnauja Vengrijos Respublikos paskirtoji aviakompanija:

Punktai Vengrijoje	Tarpiniai punktai	Vilnius	Punktai už
Budapeštas ir visi Vengrijos aerouostai atviri tarptautiniam susisiekimui	bus sutarti vėliau		bus sutarti vėliau

III dalis

Konkretūs punktai kitos šalies teritorijoje, kiti nei Budapeštas arba Vilnius bus aptarnaujami šalių aeronautikos vadovybių susitarimu.

IV dalis

Tarpiniai punktai ir punktai už šalių ribų yra šalių aeronautikos vadovybių susitarimo ir detalizavimo objektas.