

**No. 35953**

---

**Hungary  
and  
Canada**

**Agreement between the Government of the Republic of Hungary and the Government of Canada on air transport (with annex). Budapest, 7 December 1998**

**Entry into force:** *10 June 1999 by notification, in accordance with article XXVI*

**Authentic texts:** *Hungarian, English and French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Hungary, 6 August 1999*

---

**Hongrie  
et  
Canada**

**Accord de transport aérien entre le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement du Canada (avec annexe). Budapest, 7 décembre 1998**

**Entrée en vigueur :** *10 juin 1999 par notification, conformément à l'article XXVI*

**Textes authentiques :** *hongrois, anglais et français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Hongrie, 6 août 1999*

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS  
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA  
ÉS  
KANADA KORMÁNYA  
KÖZÖTT**

<b>CIKK</b>	<b>CÍM</b>
1. cikk	Fogalom-meghatározások
2. cikk	Forgalmi jogok nyújtása
3. cikk	Légijármű-típus váltása
4. cikk	Kijelölés
5. cikk	Engedélyezés
6. cikk	Az engedély megtagadása, visszavonása és korlátozása
7. cikk	Törvények és más jogszabályok alkalmazása
8. cikk	Biztonsági követelmények, bizonyítványok és jogositványok
9. cikk	A repülés védelme
10. cikk	Repülőterek és légügyi berendezések használata
11. cikk	Kapacitás
12. cikk	Adatszolgáltatás
13. cikk	Vámok és díjak
14. cikk	Viteldíjak
15. cikk	Értékesítés és pénzeszközök átutalása
16. cikk	Adózás
17. cikk	Légiközlekedési vállalatok képviselői
18. cikk	Alkalmazhatóság a nem menetrend szerinti járatok esetén
19. cikk	Konzultációk
20. cikk	Viták rendezése
21. cikk	A Megállapodás módosítása
22. cikk	Felmondás
23. cikk	Nyilvántartásba vétel az ICAO-nál
24. cikk	Sokoldalú egyezmények
25. cikk	Címek
26. cikk	Hatálybalépés

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS  
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA ÉS  
KANADA KORMÁNYA KÖZÖTT**

A Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya, a továbbiakban:  
"Szerződő Felek",

a Chicagóban, 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott, a Nemzetközi  
Polgári Repülésről szóló Egyezmény részeseként,

attól az óhajtól vezetve, hogy az említett Egyezmény kiegészítéseként  
légiközlekedési megállapodást kössenek,

az alábbiakban állapodnak meg:

**1. cikk  
Fogalom-meghatározások**

Jelen Megállapodás szempontjából, kivéve, ha másként rendelkeznek:

- (a) a "légügyi hatóságok" a Magyar Köztársaság esetében a közlekedési,  
hírközlési és vízügyi minisztert, Kanada esetében a közlekedési minisztert és  
a Kanadai Közlekedési Hivatalt, illetve mindkét esetben az említett hatóságok  
feladatainak ellátásával megbízott bármely más szervet vagy személyt  
jelentik,

- (b) a "megállapodás szerinti járatok" jelen Megállapodásban meghatározott útvonalakon az utasok és áruk, beleértve a postai küldeményeket, külön-külön vagy együttesen történő szállítására üzemeltetett menetrend szerinti légi járatokat jelentik,
- (c) a "Megállapodás" jelen Megállapodást, annak bármely Függelékét és a Megállapodás vagy valamely Függelék módosításait jelenti,
- (d) az "Egyezmény" a Chicagóban, 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményt jelenti, beleértve az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott valamennyi Függelékét és az Egyezmény 90. és 94. cikke alapján az Egyezmény vagy a Függelékek bármely módosítását, amennyiben ezeket a Függelékeket és módosításokat mindkét Szerződő Fél elfogadta,
- (e) a "kijelölt légitársasági vállalat" olyan légitársasági vállalatot jelent, amelyet jelen Megállapodás 4. és 5. cikkével összhangban kijelöltek és engedélyeztek,
- (f) "viteldíjak" bármilyen díjat (beleértve a kedvezményeket, törzsutas programokat és minden olyan egyéb tételt, amely a légi szolgáltatás költségeit érinti) jelentenek, amelyet a légitársasági vállalatok utasok (és poggyászaik) szállításáért és/vagy áru fuvarozásáért (kivéve a postai küldeményeket) számítanak fel, beleértve az ügynököket is, és az ilyen díjak alkalmazhatóságát szabályozó feltételeket,
- (g) a "terület", "légi járatok", "nemzetközi légi járatok", "légitársasági vállalat" és "a nem-kereskedelmi célból történő leszállás" az Egyezmény 2. és 96. cikkében meghatározott jelentéssel bírnak.

## 2. cikk Forgalmi jogok nyújtása

- (1) Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek a következő jogokat a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársasági vállalat vagy vállalatok nemzetközi légi járatai üzemeltetéséhez:
  - (a) területének leszállás nélküli átrepülési joga,
  - (b) területén nem-kereskedelmi célból történő leszállások joga, és

- (c) jelen Megállapodásban megengedett mértékig, jelen Megállapodás Függeléke szerinti útvonalon, területén belül meghatározott pontokon történő leszállások joga utasok és áru, beleértve a postai küldeményeket, külön-külön vagy együttes nemzetközi forgalmának felvétele és kirakása céljából.
- (2) Mindegyik Szerződő Fél légitársasági vállalatok, amelyeket jelen Megállapodás 4. cikke alapján nem jelöltek ki, szintén élvezik jelen cikk (1) (a) és (b) bekezdésében meghatározott jogokat.
- (3) Jelen cikk (1) bekezdése egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha az az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatának jogot adna arra, hogy a másik Szerződő Fél területén belül bér vagy díj ellenében utasokat és árut, beleértve a postai küldeményeket, vegyen fel az adott Szerződő Fél területén lévő más pontra történő szállítás céljából.

### 3. cikk Légijármű-típus váltása

- (1) Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatok légijármű-típust válthat a másik Szerződő Fél területén vagy egy harmadik országbeli köztes ponton jelen Megállapodásban meghatározott útvonalon a következő feltételek mellett:
  - (a) a légijármű-típus váltását az üzemeltetés gazdaságosságának kell indokolnia,
  - (b) a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél területétől távolabb lévő útvonal-szakaszon használt légijárművel a kijelölt légitársasági vállalat által nyújtott kapacitás nem lehet nagyobb, mint a közelebb lévő szakaszon használt légijárművel nyújtott kapacitás,
  - (c) a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél területétől távolabb lévő útvonal-szakaszon használt légijárműnek a közelebb lévő szakaszon használt légijárművel üzemeltetett megállapodás szerinti járathoz kapcsolódva és e szerint menetrendbe állítva kell üzemeltetnie,
  - (d) az átmenő forgalom megfelelő nagyságú,

- (e) a légitársasági vállalat nem hirdetheti magát közvetlenül vagy közvetve, sem menetrendben, sem számítógépes helyfoglalási, vagy tarifa-nyilvántartási rendszerekben, reklámokban vagy bármilyen más formában úgy, mintha bármilyen más szolgáltatást nyújtana, mint az adott meghatározott útvonalakon üzemelő megállapodás szerinti járat;
  - (f) amennyiben a megállapodás szerinti járat tartalmazza a légitársasági-típus váltását, ezt fel kell tüntetni minden menetrendben, számítógépes helyfoglalási és tarifa-nyilvántartási rendszerben, reklámban és a szolgáltatás kiajánlásának más eszközeiben,
  - (g) amennyiben a légitársasági-típus váltása a másik Szerződő Fél területén történik, a kilépő járatok száma nem haladhatja meg a belépőkét, hacsak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságai másként nem engedélyezik vagy jelen Megállapodás erről kifejezetten rendelkezik,
  - (h) minden, a légitársasági-típus váltását is tartalmazó üzemelésnek jelen Megállapodás 11. cikkével összhangban kell történnie.
- (2) Jelen cikk (1) bekezdése rendelkezései
- (a) nem érintik egy kijelölt légitársasági vállalat azon lehetőségét, hogy légitársasági-típust váltson a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél területén,
  - (b) nem zárják ki azt, hogy az egyik Szerződő Fél egy kijelölt légitársasági vállalatot, amelyet jelen Megállapodásban meghatározott útvonalakon légitársasági-típus váltására engedélyeztek, saját kódja alatt értékesítést végezzen a másik Szerződő Fél légügyi hatóságai által ilyen szolgáltatás végzésére engedélyezett bármely másik légitársasági vállalat járataira, a légügyi hatóságok által az ilyen üzemelésekre szokásosan alkalmazott szabályozó előírásoktól függően.

#### 4. cikk Kijelölés

Mindegyik Szerződő Félnek joga van, diplomáciai jegyzékkel, a megállapodás szerinti járatok az adott Szerződő Fél részéről történő üzemeltetésére egy légitársasági vállalatot vagy vállalatokat kijelölni, valamint bármely légitársasági vállalat kijelölését visszavonni vagy egy korábban kijelölt légitársasági vállalatot másikkal helyettesíteni.

**5. cikk**  
**Engedélyezés**

- (1) A kijelölésre vagy jelen Megállapodás 4. cikke szerinti helyettesítésre vonatkozó értesítés kézhezvételét követően a másik Szerződő Fél légügyi hatóságai, az adott Szerződő Fél törvényeivel és más jogszabályaival összhangban, késedelem nélkül kiadják a kijelölt légitársasági vállalatnak vagy vállalatoknak a megfelelő engedélyeket azon megállapodás szerinti járatok üzemeltetésére, amelyekre a légitársasági vállalatot kijelölték.
- (2) Az engedélyek kézhezvételekor a kijelölt légitársasági vállalat bármikor megkezdheti a megállapodás szerinti járatok, teljes vagy részleges üzemeltetését, feltéve, hogy a légitársasági vállalat betartja jelen Megállapodás irányadó rendelkezéseit, különösen azt, hogy a viteldíjakat jelen Megállapodás 14. cikkének rendelkezéseivel összhangban állapítják meg.

**6. cikk**  
**Az engedély megtagadása, visszavonása és korlátozása**

- (1) Mindegyik Szerződő Fél légügyi hatóságainak joga van jelen Megállapodás 5. cikkében hivatkozott, a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársasági vállalatra vonatkozó engedélyeket megtagadni, valamint ezen engedélyeket tartósan vagy ideiglenesen visszavonni, vagy felfüggeszteni vagy feltételekhez kötni:
  - (a) abban az esetben, ha a légitársasági vállalat nem tartja be a jogokat nyújtó Szerződő Fél légügyi hatóságai által szokásosan alkalmazott törvényeket és más jogszabályokat;
  - (b) abban az esetben, ha a légitársasági vállalat nem tartja be a jogokat nyújtó Szerződő Fél törvényeit és más jogszabályait;
  - (c) abban az esetben, ha a légügyi hatóságok nincsenek meggyőződve arról, hogy a légitársasági vállalat tulajdonának túlnyomó része és tényleges ellenőrzése a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél vagy annak állampolgárai kezében van és



- (d) abban az esetben, ha a másik Szerződő Fél nem tartja be és nem alkalmazza jelen Megállapodás 8. és 9. cikkében meghatározott követelményeket.
- (2) Hacsak a fentiekben hivatkozott törvények és más jogszabályok be nem tartásának megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtétele nem szükséges, illetve, ha a biztonság vagy a repülés védelme azonnali intézkedés megtételét nem igényli jelen cikk, a 8. vagy 9. cikk alapján, akkor jelen cikk (1) bekezdésében felsorolt jogok csak a másik Szerződő Fél légügyi hatóságaival, jelen Megállapodás 19. cikkével összhangban folytatott konzultációk után gyakorolhatók.

#### 7. cikk

##### Törvények és más jogszabályok alkalmazása

- (1) A nemzetközi légiforgalomban részt vevő légitársaságoknak az egyik Szerződő Fél területére történő belépésére, ott-tartózkodására, illetve a területéről történő távozására, vagy az adott Szerződő Félnek ezen légitársaságok üzemelésére és repülésére vonatkozó törvényeit, más jogszabályait és eljárásait területére történő belépéskor, távozáskor és ott-tartózkodás során a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának vagy vállalatának be kell tartaniuk.
- (2) Az egyik Szerződő Félnek a belépésre, vámkezelésre, tranzitra, bevándorlásra, útlevelekre, vámokra és a karanténra vonatkozó törvényeit és más jogszabályait az adott Szerződő Fél területén való tranzitban, belépéskor, távozáskor és ott-tartózkodás során a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának vagy vállalatának és azok személyzetének, az utasoknak és áruknak, beleértve a postai küldeményeket, be kell tartaniuk, illetve azokra vonatkozóan be kell tartani.
- (3) Jelen cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott jogszabályai alkalmazása során egyik Szerződő Fél sem biztosít kedvezményeket saját vagy valamely más légiközlekedési vállalat számára a másik Szerződő Fél hasonló nemzetközi légitársaságokat üzemeltető légiközlekedési vállalatával szemben.

## 8. cikk

### Biztonsági követelmények, bizonyítványok és jogosítványok

- (1) Az egyik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített és érvényben lévő légialkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati engedélyeket és jogosítványokat a másik Szerződő Fél a megállapodás szerinti járatok üzemeltetése szempontjából érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy a bizonyítványok vagy jogosítványok az Egyezmény alapján megállapított követelményeknek megfelelően és azokkal összhangban kerültek kiadásra vagy érvényesítésre. Mindazonáltal mindegyik Szerződő Fél fenntartja a jogot, hogy a területe feletti átrepülés szempontjából ne ismerje el érvényesnek a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárai számára kiadott szakszolgálati engedélyeket és jogosítványokat.
- (2) Ha az egyik Szerződő Fél légügyi hatóságai által bármely személynek vagy kijelölt légi közlekedési vállalatnak vagy a megállapodás szerinti járatokat üzemeltető légi járműre vonatkozóan kiadott, a fenti (1) bekezdésben hivatkozott jogosítványok vagy bizonyítványok biztosította jogok és feltételek eltérhetnek az Egyezmény alapján megállapított követelményektől és ezeket az eltéréseket a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez benyújtották, a másik Szerződő Fél légügyi hatóságai jelen Megállapodás 19. cikkével összhangban konzultációkat kérhetnek a kérdéses gyakorlat tisztázása céljából.
- (3) Mindegyik Szerződő Fél konzultációkat kérhet légi közlekedési berendezésekre, személyzetre, légi járművekre és a kijelölt légi közlekedési vállalatok üzemeltetésére vonatkozó biztonsági követelmények másik Szerződő Fél általi megtartása tárgyában. Amennyiben az ilyen konzultációkat követően az egyik Szerződő Fél megállapítja, hogy a másik Szerződő Fél az említett területeken nem tart meg és nem alkalmaz hathatósan olyan biztonsági követelményeket és előírásokat, amelyek az Egyezmény szerint megállapítható minimum követelményekkel legalább azonosak, a másik Szerződő Fél értesíti ezekről a tényekről és a minimális követelményeknek való megfeleléshez szükségesnek ítélt intézkedésekről, és a másik Szerződő Fél megteszi a megfelelő korrekciós intézkedéseket. Amennyiben a másik Szerződő Fél ésszerű időn belül nem teszi meg a megfelelő intézkedéseket, a 6. cikk rendelkezései alkalmazandók.

9. cikk

A repülés védelme

- (1) A Szerződő Felek, összhangban a nemzetközi jog szerinti jogaikkal és kötelezettségeikkel, megerősítik azt, hogy a polgári légiközlekedés biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédésére vonatkozó egymás iránti elkötelezettségük jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.
- (2) A Szerződő Felek, a nemzetközi jog szerinti jogaik és kötelezettségeik általános alkalmazásának korlátozása nélkül, összhangban járnak el különösen a Tokióban, 1963. szeptember 14-én aláírt, A légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezmény, a Hágában, 1970. december 16-án aláírt, A légijárművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló egyezmény, a Montrealban, 1971. szeptember 23-án aláírt, A polgári légiközlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló egyezmény, valamint a Montrealban, 1988. február 24-én aláírt, A nemzetközi polgári repülőterek elleni erőszakos jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló jegyzőkönyv, illetve más, mindkét Szerződő Félre nézve kötelező, a repülés védelmét szabályozó sokoldalú egyezmény rendelkezéseivel.
- (3) A Szerződő Felek, felkérés esetén, minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légijárművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények és más, a légijárművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, valamint bármely más, a polgári légiközlekedés biztonsága ellen irányuló fenyegetés megakadályozása érdekében.
- (4) A Szerződő Felek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény Függelékeiben megnevezett, a repülés védelmére vonatkozó rendelkezésekkel összhangban járnak el - olyan mértékben, ahogy ezek a biztonságra vonatkozó rendelkezések a Szerződő Felekre vonatkoznak -, valamint megkívánják, hogy a területükön nyilvántartott légijárművek üzemeltetői, illetve azok a légijármű-üzemeltetők, akiknek fő üzleti telephelye vagy állandó lakóhelye területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen repülés-védelmi rendelkezésekkel összhangban járjanak el.
- (5) Mindegyik Szerződő Fél egyetért azzal, hogy légijármű-üzemeltetőitől megkövetelhető, hogy a másik Szerződő Fél által előírt, a fenti (4) bekezdésben hivatkozott repülés-védelmi rendelkezéseket a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor, távozáskor vagy ott-tartózkodás során

megtartsák. Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a megfelelő intézkedések hathatós megtételét saját területén a légi járművek védelme, valamint az utasok, a személyzet, a kézipoggyászok, a poggyászok, az áruk és a légi jármű készletei beszállást, illetve berakodást megelőzően és annak során történő átvizsgálása érdekében.

- (6) Mindegyik Szerződő Fél jóindulattal bírálja el a másik Szerződő Félnek egy konkrét fenyegetés leküzdését célzó különleges biztonsági intézkedések megtételére vonatkozó kérelmeit.
- (7) Mindegyik Szerződő Félnek joga van, legalább hatvan (60) napos értesítéssel, a másik Szerződő Fél területén lévő légi jármű-üzemeltetők biztonsági intézkedéseinek végrehajtását megvizsgálni, a területéről kiinduló vagy oda irányuló járatok vonatkozásában. Az ilyen vizsgálatok végrehajtására vonatkozó adminisztratív eljárásokról a légügyi hatóságok állapodnak meg és azokat késedelem nélkül teljesítik, hogy a vizsgálatokat a kért időpontban végrehajthassák.
- (8) A polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye fennállása esetén, vagy más, a légi jármű, az utasok és személyzet, a repülőterek vagy a léginnavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és más - az ilyen esemény vagy ennek veszélye gyors és biztonságos megszüntetését célzó - megfelelő intézkedések megtételével.
- (9) Amennyiben az egyik Szerződő Fél azon vélekedése, hogy a másik Szerződő Fél nem jelen cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, megalapozottnak bizonyul, az első Szerződő Fél azonnali konzultációkat kérhet a másik Szerződő Fél től. Amennyiben nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez állapotot szolgálat jelen Megállapodás 6. cikkének alkalmazására.

#### 10. cikk

##### Repülőterek és légügyi berendezések használata

- (1) Az egyik Szerződő Fél területén igénybe vehető repülőtereket, légi útvonalakat légi-irányítási és léginnavigációs szolgáltatásokat, repülésvédelmi, valamint más kapcsolódó berendezéseket és szolgáltatásokat nem biztosítanak kedvezőbbben semmilyen légi közlekedési vállalat számára a másik Szerződő Fél hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető légi közlekedési vállalatával szemben.

- (2) Az egyik Szerződő Fél területén a repülőterek, a légi útvonalak, a légi-irányítási és léginnavigációs szolgáltatások, repülés-védelmi, valamint más kapcsolódó berendezések és szolgáltatások használatáért csak ésszerű és nem igazságtalanul diszkriminatív díjakat és illetékeket lehet felszámítani és beszédni a másik Szerződő Fél légiközlekedési vállalatától. A másik Szerződő Fél légiközlekedési vállalatára kirótt bármely díj vagy illeték nem állapítható meg kedvezőtlenebb feltételekkel, mint a díjak és illetékek kivetésének időpontjában bármely más, hasonló nemzetközi légi járatokat üzemeltető légiközlekedési vállalatra kivett díjak legkedvezőbb feltételei.
- (3) Mindegyik Szerződő Fél konzultációkat ösztönöz az illetékes díjmegállapító testületei és a szolgáltatásokat és berendezéseket használó légiközlekedési vállalatok között, vagy ahol célszerű, a légiközlekedési vállalatokat képviselő szervezetek révén. Megfelelő időben tájékoztatni kell a használókat a használati díjak tervezett módosításairól, hogy lehetővé tegyék számukra a változtatások végrehajtása előtti véleménynyilvánítást.

#### 11. cikk Kapacitás

- (1) Mindkét Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatai tisztességes és egyenlő lehetőségeket élveznek a megállapodás szerinti járatoknak a meghatározott útvonalakon történő üzemeltetésére.
- (2) A megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során mindegyik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának figyelembe kell venniük a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatának vagy vállalatának érdekeit, hogy az utóbbi légiközlekedési vállalatok által ugyanazon az útvonalakon, vagy azok egy szakaszán üzemeltetett járatokat indokolatlanul ne zavarják.
- (3) A Szerződő Felek kijelölt légiközlekedési vállalatai által üzemeltetett megállapodás szerinti járatoknak ésszerű mértékben igazodniuk kell a meghatározott útvonalak szállítási igényeihez és elsődleges céljuk kell, hogy legyen az olyan kapacitás nyújtása, amely ésszerű terhelési tényező mellett megfelel a légiközlekedési vállalatot kijelölő Szerződő Fél területe és a forgalom célállomását jelentő országok között az utasok és áruk, beleértve a postai küldeményeket, szállítására vonatkozó meglévő, illetve ésszerűen előrebecsült forgalmi igénynek.

- (4) Azon utasok és áruk, beleértve a postai küldeményeket, szállítása során, amelyeket a meghatározott útvonalakon, de nem a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél területén visznek a fedélzetre és raknak ki, azt az általános elvet kell megtartani, amely szerint a kapacitásnak igazodnia kell:
- (a) a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél területéről kiinduló és oda irányuló szállítási igényekhez;
  - (b) azon régió szállítási igényeihez, amelyen a légitársasági vállalat keresztülhalad, figyelembe véve az adott régióhoz tartozó államok légitársasági vállalatok által bevezetett más közlekedési szolgáltatásokat;
  - (c) a légitársasági vállalat végpontok közötti üzemelése iránti igényekhez.
- (5) Jelen Megállapodásban meghatározott kapacitásrendelkezéseken felüli, a megállapodás szerinti járatokon nyújtandó kapacitásról a Szerződő Felek kijelölt légitársasági vállalatok időről időre közösen állapodhatnak meg mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságai jóváhagyásától függően. A kijelölt légitársasági vállalatok közötti megegyezés hiányában az ügyet a Szerződő Felek légügyi hatóságai elé kell terjeszteni, amelyek igyekeznek megoldani a problémát, ha szükséges, jelen Megállapodás 19. cikkének megfelelően.
- (6) Jelen cikk (5) bekezdése rendelkezéseivel összhangban megállapított kapacitás növelése nem jelenti a kapacitásrendelkezések megváltoztatását. A kapacitásrendelkezések bármilyen megváltoztatásáról a Szerződő Feleknek kell megegyezniük.
- (7) A légügyi hatóságok kérhetik a menetrend jóváhagyásra történő benyújtását legalább harminc (30) nappal vagy - a légügyi hatóságok kérése alapján - ennél rövidebb időn belül a megállapodás szerinti járatok bevezetését megelőzően. Feltéve, hogy a menetrend összhangban áll jelen Megállapodás Függetlenségével, a jóváhagyás nem tagadható meg.
- (8) Jelen cikk (5) bekezdésétől és a légügyi hatóságok jóváhagyásától függően az időszakos igényeket kielégítő kiegészítő járatokat legalább három (3) nappal az üzemelést megelőzően lehet benyújtani.

**12. cikk**  
**Adatszolgáltatás**

- (1) Mindegyik Szerződő Fél légügyi hatóságai - felkérés esetén - biztosítják, vagy rendelkeznek arról, hogy kijelölt légitársasági vállalatok biztosítsák a másik Szerződő Fél légügyi hatóságainak azokat az időszakos vagy más adatkimutatásokat, amelyek ésszerűen szükségesek lehetnek a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésének áttekintéséhez, beleértve a forgalom kiinduló pontjait és végső célállomásait bemutató adatokat is.
- (2) Mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságai szoros kapcsolatot tartanak fenn jelen cikk (1) bekezdése alkalmazására vonatkozóan, beleértve az információk biztosításának eljárásait.

**13. cikk**  
**Vámok és díjak**

- (1) Mindegyik Szerződő Fél, a nemzeti törvényei szerinti lehetőségek teljes mértékéig és a viszonyosság alapján, mentesíti a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatát vagy vállalatait nemzetközi járat során üzemeltetett légitársaságokra, az üzemanyagokra, a kenőanyagokra, a műszaki fogyóeszközökre, a pótalkatrészekre, beleértve a hajtóműveket, a légitársaságok szokásos felszereléseire, a légitársaságok készleteire (beleértve a szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket, amelyeket az utasoknak a repülés során korlátozott mennyiségekben történő értékesítésre szánnak) és más, kizárólag a légitársasági vállalat légitársaságai üzemeltetésével vagy kiszolgálásával kapcsolatban való felhasználásra szánt vagy felhasznált tételekre, valamint nyomtatott jegytömbökre, légi fuvarlevelekre, bármilyen nyomtatványra, amely magán viseli a vállalat nyomtatott logóját, valamint az adott légitársasági vállalat díjmentesen terjesztett szokásos hirdetési anyagaira kivetett kiviteli korlátozások, vámok, fogyasztási adók, vizsgálati díjak és más nemzeti illetékek és díjak alól.
- (2) Jelen cikkben nyújtott mentességek vonatkoznak jelen cikk (1) bekezdésében hivatkozott tételekre:
  - (a) amelyeket az egyik Szerződő Fél területére a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata visz be vagy nevében visznek be;

- (b) amelyek az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata légitársaságainak fedélzetén maradnak a másik Szerződő Fél területére történő belépéskor vagy távozáskor, és
- (c) amelyeket az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata légitársaságainak fedélzetére visznek a másik Szerződő Fél területén;

attól függetlenül, hogy azokat a mentességet biztosító Szerződő Fél területén belül teljesen felhasználják, illetve elfogyasztják, vagy sem, feltéve azonban, hogy azokat az adott Szerződő Fél területén nem idegenítik el.

- (3) A légitársaságok szokásos felszerelése, valamint bármelyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata légitársaságai fedélzetén szokásosan lévő anyagok és készletek a másik Szerződő Fél területén csak az adott terület vámhatóságainak jóváhagyásával rakhatók ki. Ebben az esetben ezek az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők arra az időre, amíg azokat újból kiviszik vagy vámrendelkezésekkel összhangban más módon el nem távolítják.
- (4) Bármelyik Szerződő Fél területén közvetlen tranzitban áthaladó poggyászos és áruk mentesek vámok, illetékek és egyéb díjak alól.

#### 14. cikk Viteldíjak

- (1) A másik Szerződő Fél területéről kiinduló vagy oda irányuló megállapodás szerinti járatok során történő fuvarozásért felszámított viteldíjakat a kijelölt légitársasági vállalatoknak kell megállapítaniuk, kellő figyelemmel minden meghatározó tényezőre, beleértve az üzemelés költségeit, a szolgáltatás jellemzőit, az ésszerű profitot, más légitársasági vállalatok viteldíjait és más piaci, kereskedelmi megfontolásokat.
- (2) Jelen cikk (1) bekezdésében hivatkozott viteldíjakról a Szerződő Felek kijelölt légitársasági vállalatainak kell egymással egyeztetve megállapodniuk. Mindegyik kijelölt légitársasági vállalat csak saját légügyi hatóságai felé kötelezett a megállapított viteldíjak igazolására. Amennyiben a kijelölt légitársasági vállalatok nem tudnak megegyezni a javasolt viteldíjakban, bármelyik légitársasági vállalat az ügyet saját légügyi hatóságai elé terjesztheti jelen cikk (6) bekezdésével összhangban történő megoldás elérése céljából.



- 3) A (1) bekezdésben hivatkozott viteldíjakat, ahol szükséges, a Szerződő Felek légügyi hatóságaihoz úgy kell benyújtani, hogy azokat a légügyi hatóságok legalább harminc (30) nappal a viteldíjak tervezett bevezetési időpontját megelőzően megkapják; a légügyi hatóságok rövidebb határidőről is megállapodhatnak.
- (4) A kijelölt légitársasági vállalatok számára engedélyezett, hogy a megállapodás szerinti járatok szolgáltatásait a benyújtott viteldíjakon értékesítsék, feltéve, hogy ezek az eladások a viteldíjak tervezett bevezetési időpontja előtt nem kezdődő szolgáltatásokra vonatkoznak és valamennyi reklámban, az eladás során, a jegyeken és más utazási dokumentumokon egyértelműen fel van tüntetve, hogy a viteldíjak még függenek a kormányzati jóváhagyástól.
- (5) Ha az egyik Szerződő Fél légügyi hatóságai nem értenek egyet a javasolt viteldíjjal, erről a kézhezvételtől számított tizenöt (15) napon belül értesítik a másik Szerződő Fél légügyi hatóságait és az érintett kijelölt légitársasági vállalatát. Abban az esetben, ha a légügyi hatóságok a viteldíjra vonatkozóan rövidebb benyújtási határidőről állapodnak meg, arról is megegyezhetnek, hogy az egyet nem értésről szóló értesítés határideje kevesebb mint tizenöt (15) nap legyen.
- (6) Amennyiben jelen cikk (5) bekezdése alapján egyet nem értésről szóló értesítést adnak ki, vagy a (2) bekezdéssel összhangban az ügyet a légügyi hatóságok elé terjesztik, a két Szerződő Fél légügyi hatóságai konzultálhatnak annak érdekében, hogy a viteldíjat egymás között megállapítsák. Ezeket a konzultációkat, amelyek tárgyalások vagy levelezés útján is történhetnek, a konzultációkra vonatkozó kérés kézhezvételéhez számított tizenöt (15) napon belül kell megkezdeni, kivéve, ha a légügyi hatóságok másként állapodnak meg.
- (7) Egyetlen viteldíj sem léphet érvénybe, ha azzal bármelyik Szerződő Fél légügyi hatóságai nem értenek egyet.
- (8) Mindegyik Szerződő Fél légitársasági vállalata(i) jogosult(ak) viteldíjait, alkalmoszerűen, a két Szerződő Fél területe közötti szállításokat végző bármely menetrend szerinti járat nyilvánosan meghirdetett, érvényes viteldíjához igazítani az útvonalra, az alkalmazandó feltételekre és a járat jellemzőire vonatkozó tényezők alapvető megegyezése alapján. Hasonlóan, mindegyik Szerződő Fél légitársasági vállalata(i)nak joga van alkalmoszerűen viteldíjait a másik Szerződő Fél és bármely harmadik ország

területe közötti szállításra vonatkozó viteldíjakhoz igazítani, feltéve, hogy az így kialakított viteldíj nem alacsonyabb, mint az azon a piacon jelen lévő harmadik és negyedik forgalmi joggal üzemelő légitársasági vállalatok viteldíjai.

- (9) Amikor a viteldíjakat jelen cikk rendelkezéseivel összhangban megállapították, ezek a viteldíjak addig maradnak érvényben, amíg jelen cikk rendelkezéseivel összhangban új viteldíjakat nem állapítanak meg. Mindazonáltal egy viteldíj érvényessége jelen bekezdés értelmében legfeljebb tizenkét (12) hónappal hosszabbítható meg attól az időponttól számítva, amikor a viteldíj egyébként lejárt volna.
- (10) Mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságai törekednek annak biztosítására, hogy a felszámított és beszedett viteldíjak megegyezzenek az általuk elfogadott vagy jóváhagyott viteldíjakkal és azokból kedvezmény ne legyen adható.

### 15. cikk

#### Értékesítés és pénzeszközök átutalása

- (1) Mindegyik kijelölt légitársasági vállalatnak joga van a másik Szerződő Fél területén a légitársasági szolgáltatásokat értékesíteni közvetlenül, vagy belátása szerint ügynökein keresztül. A nemzeti törvényektől és más jogszabályoktól függően mindegyik kijelölt légitársasági vállalatnak joga van a légitársasági szolgáltatásait értékesíteni, illetve bármely személy szabadon megvásárolhatja e szolgáltatásokat helyi vagy bármilyen szabadon átváltható pénznemben.
- (2) Mindegyik kijelölt légitársasági vállalatnak joga van a szokásos üzemelése során szerzett pénzeszközöket, kérésére, átváltani és külföldre utalni. Az átváltást és az átutalást korlátozások nélkül kell engedélyezni a folyó fizetésekre vonatkozóan azon időpontban érvényes devizapiaci árfolyamon, amikor az átutalásra vonatkozó kérést benyújtják, valamint azokra semmilyen díjat sem számíthatnak fel, kivéve az ilyen tranzakciókra a bankok által beszedett szokásos szolgáltatási díjakat.

**16. cikk**  
**Adózás**

- (1) A Szerződő Felek a Magyar Köztársaság Kormánya és a Kanada Kormánya között a kettős adóztatás elkerülésére és az adóztatás kijátszásának megakadályozására a jövedelem- és a vagyoadók területén Budapesten, 1992. április 15-én aláírt egyezmény, valamint ennek az egyezménynek 1994. május 3-án aláírt Módosító Jegyzőkönyve és ezek módosításai vonatkozó rendelkezéseivel összhangban járnak el.
- (2) Amennyiben a fenti (1) bekezdésben hivatkozott egyezményt felmondják, vagy alkalmazhatósága jelen Megállapodásban meghatározott légitözelekedés vonatkozásában érvényét veszíti, bármelyik Szerződő Fél a 21. cikknek (A Megállapodás módosítása) megfelelően konzultációkat kérhet jelen Megállapodás kölcsönösen elfogadható rendelkezések beépítésével történő módosítása céljából.

**17. cikk**  
**Légitözelekedési vállalatok képviselői**

- (1) Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitözelekedési vállalata vagy vállalatai, viszonyosság alapján, képviselőiket és a megállapodás szerinti járatok üzemeltetésével kapcsolatban szükséges kereskedelmi, üzemeltetési és műszaki személyzetet vihetnek be és tarthatnak alkalmazásban a másik Szerződő Fél területén.
- (2) Ezeket a személyzet iránti igényeket, az egyik Szerződő Fél kijelölt légitözelekedési vállalata vagy vállalatai belátásuk szerint, saját személyzetükkel vagy bármely egyéb, a másik Szerződő Fél területén működő és ott a kérdéses szolgáltatások nyújtására felhatalmazott szervezet, vállalat vagy légitözelekedési vállalat szolgáltatásainak igénybevételel elégíthetik ki.
- (3) A képviselőkre és a személyzetre a másik Szerződő Fél hatályos törvényei és más jogszabályai vonatkoznak és összhangban ezekkel a törvényekkel és más jogszabályokkal:
  - (a) mindegyik Szerződő Fél, viszonyosság alapján és a lehető legrövidebb időn belül, kiadja a szükséges munkavállalási engedélyeket, látogató vízumokat vagy más hasonló okmányokat jelen cikk (1) bekezdésében hivatkozott képviselőknél és személyzetnek, és

- (b) mindkét Szerződő Fél ösztönzi és elősegíti bizonyos ideiglenes, kilencven (90) napot meg nem haladó feladatokat ellátó személyzet munkavállalási engedélyeinek kiadását.

#### **18. cikk**

##### **Alkalmazhatóság a nem menetrend szerinti járatok esetén**

Az egyik Szerződő Fél valamely légitársaságja által a másik Szerződő Fél területére vagy onnan üzemeltetett nem menetrend szerinti járatokra és az ilyen járatokat üzemeltető légitársasóra is alkalmazandók jelen Megállapodás 7. (Törvények és más jogszabályok alkalmazása), 8. (Biztonsági követelmények, bizonyítványok és jogosítványok), 9. (A repülés védelme), 10. (Repülőterek és légügyi berendezések használata), 12. (Adatszolgáltatás), 13. (Vámok és díjak), 15. (Értékesítés és pénzeszközök átutalása), 16. (Adózás), 17. (Légiközlekedési vállalatok képviselői), és 19. (Konzultációk) cikkeinek rendelkezései.

#### **19. cikk**

##### **Konzultációk**

- (1) A Szerződő Felek légügyi hatóságai a szoros együttműködés szellemében időről időre konzultálnak egymással annak érdekében, hogy jelen Megállapodás és annak Független rendelkezéseinek végrehajtását és megfelelő betartását biztosítsák.
- (2) A konzultációkat az ezekre vonatkozó kérés kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni, kivéve, ha a Szerződő Felek másként állapodnak meg.

#### **20. cikk**

##### **Viták rendezése**

- (1) A Szerződő Felek között, jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatban felmerülő bármely vitát a Szerződő Felek először tárgyalások útján kísérik meg rendezni.

- (2) Amennyiben a Szerződő Felek tárgyalások útján nem tudnak megegyezni, megállapodhatnak arról, hogy a vitát döntéshozatalra valamely személy vagy testület elé utalják, vagy a vitát bármelyik Szerződő Fél döntéshozatalra három választott bíróból álló választott bíróság elé terjesztheti; mindegyik Szerződő Fél megnevez egy választott bírót és a két választott bíró jelöli ki a harmadik választott bírót. Mindegyik Szerződő Fél megnevez egy választott bírót bármelyik Szerződő Fél, a vita választott bíróság útján történő rendezésére vonatkozó kérésének diplomáciai úton keresztül eljuttatott értesítésének másik Szerződő Fél általi kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül és a harmadik választott bírót további hatvan (60) napon belül jelölik ki. Amennyiben bármelyik Szerződő Fél a meghatározott időtartamon belül nem tud választott bírót megnevezni, vagy a harmadik választott bírót a meghatározott időtartamon belül nem jelölik ki, bármelyik Szerződő Fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy a szükséges választott bírót vagy bírókat jelölje ki. Ha az elnök egyik Szerződő Fél állampolgára, akkor az ezen alapon nem kizárt rangidős alelnök végzi a kinevezést. A harmadik választott bírónak minden esetben egy harmadik állam polgárának kell lennie, választott bíróság elnökeként kell tevékenykednie és meghatároznia a választott bíróság megtartásának helyszínét.
- (3) A Szerződő Felek hatályt adnak jelen cikk (2) bekezdése szerint hozott bármely döntésnek.
- (4) A választott bíróság költségeit a Szerződő Felek egyenlő arányban osztják meg.
- (5) Amennyiben és ameddig bármelyik Szerződő Fél nem ad hatályt jelen cikk (2) bekezdése alapján hozott döntésnek, a másik Szerződő Fél korlátozhatja, megtagadhatja vagy visszavonhatja az általa jelen Megállapodás alapján a nem teljesítő Szerződő Félnek vagy légiközlekedési vállalatnak biztosított bármely jogokat vagy kiváltságokat.

## 21. cikk

### A Megállapodás módosítása

- (1) Amennyiben bármelyik Szerződő Fél kívánatosnak tartja jelen Megállapodás bármely rendelkezésének módosítását, konzultációkat kérhet a másik Szerződő Féltől. Az ilyen konzultációkat, amelyek történhetnek akár személyes találkozó, akár levelezés útján, az ezekre vonatkozó kéréstől

számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni. Az ilyen konzultációk alapján elfogadott bármely módosítás akkor lép hatályba, amikor azt diplomáciai jegyzékváltással megerősítették.

- (2) A Szerződő Felek megegyezése esetén jelen cikk (1) bekezdésében hivatkozott konzultációkat a légügyi hatóságok között kell tartani.
- (3) Jelen cikk (2) bekezdésétől függően, jelen Megállapodás függelékének módosításairól a Szerződő Felek légügyi hatóságai állapodnak meg. Ezeket a módosításokat a rájuk vonatkozó megállapodás napjától ideiglenesen alkalmazhatják, hatályba azonban csak a diplomáciai jegyzékváltással történő, a Szerződő Felek általi megerősítés után lépnek.

#### **22. cikk Felmondás**

Jelen Megállapodás hatálybalépésétől bármelyik Szerződő Fél bármikor diplomáciai úton írásban értesítheti a másik Szerződő Felet azon döntéséről, hogy jelen Megállapodást felmondja; ezt az értesítést egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is el kell juttatni. A Megállapodás az értesítés másik Szerződő Fél általi kézhezvételétől számított egy (1) év múlva jár le, hacsak a felmondásra vonatkozó értesítést ezen időszak lejártá előtt közös megegyezéssel vissza nem vonják. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el az értesítés kézhezvételét, úgy kell tekinteni, mintha azt az értesítés Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet általi kézhezvétele után tizennégy (14) nappal kapta volna meg.

#### **23. cikk Nyilvántartásba vétel az ICAO-nál**

Jelen Megállapodást és annak bármely módosítását nyilvántartásba kell veteni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél.

#### **24. cikk Sokoldalú egyezmények**

Amennyiben egy általános sokoldalú légügyi egyezmény mindkét Szerződő Fél vonatkozásában hatályba lép, ezen egyezmény rendelkezései válnak irányadóvá. Jelen Megállapodás 19. cikkével összhangban konzultációkat lehet tartani annak meghatározására, hogy a sokoldalú egyezmény rendelkezései milyen mértékben befolyásolják jelen Megállapodást.

**25. cikk**  
**Címek**

Jelen Megállapodásban használt címek csak hivatkozási célokat szolgálnak.

**26. cikk**  
**Hatálybalépés**

Jelen Megállapodás azon utóbbi értesítés napján lép hatályba, amelyen a Szerződő Felek diplomáciai jegyzékváltással értesítették egymást, hogy eleget tettek jelen Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges belső jogi feltételeknek.

ENNEK HITELEŰL, alulírottak, akiket erre Kormányaik kellően felhatalmaztak, jelen Megállapodást aláírják.

Készült két példányban Budapesten, az 1998. év december 7. napján, magyar, angol, és francia nyelven, mindegyik szöveg egyaránt hiteles.

  
a Magyar Köztársaság Kormánya  
nevében

  
Kanada Kormánya  
nevében

## FÜGGELÉK

### ÚTVONALAK

#### 1. Rész

A Magyar Köztársaság Kormánya által kijelölt légitársasági vállalat(ok) az alábbi útvonalon egyik vagy mindkét irányban üzemeltethet(nek) járatokat:

Magyarországi pontok	Közbenső pontok	Kanadai pontok:
Bármely pont vagy pontok	Bármely pont vagy pontok	Öt, Magyarország által választandó pont

#### Megjegyzések:

1. A kijelölt légitársasági vállalat(ok) egyetlen kanadai pontra indíthat(nak) teljes útvonalon saját légitársasággal üzemeltetett járatokat. A kanadai pontokra külön-külön, illetve kombinációban is lehet üzemeltetni. A közbenső pontokon tranzit jogok gyakorolhatók. Nem gyakorolható az ötödik forgalmi jog a közbenső és kanadai pontok között. A kiválasztott közbenső pontok – Kanada légügyi hatóságainak értesítésével – 10 napos, vagy Kanada légügyi hatóságainak egyetértése esetén ennél rövidebb határidővel módosíthatók.
2. A Magyar Köztársaság által kijelölt légitársasági vállalat(ok) belátása szerint az útvonal bármely pontján légitársasági vállalatokon belüli csatlakozás történhet, valamint a közbenső leszállás valamennyi járatuk, vagy járataiknak egy része során elhagyható, feltéve, hogy minden járat Magyarországról indul vagy oda érkezik.
3. A megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során a Magyar Köztársaság által kijelölt légitársasági vállalat(ok) együttműködési megállapodásokat köthetnek code-share (szolgáltatások értékesítése más légitársasági vállalat járataira saját kód alatt) üzemelés céljából Kanada légügyi hatóságai által az ilyen megállapodásokra szokásosan alkalmazott szabályozó előírásoktól



függően. A code-share üzemelést engedélyezni kell bármely Kanada által kijelölt légitársasági vállalat(ok) járatain, valamint bármely harmadik ország Kanadába/ból saját jogán menetrend szerinti járatokat üzemeltető légitársasági vállalata(i) járatain. Code-share üzemelés esetében a Magyar Köztársaság által kijelölt légitársasági vállalat(ok) jogosult(ak) a szállítás végzése során légitársaság-típust váltani.

4. A XI. cikknek (Kapacitás) megfelelően a Magyar Köztársaság Kormányának joga van - a légitársaságok teljes útvonalon saját légitársaságával, illetve code-share megállapodás alapján, külön-külön vagy együttesen történő üzemeltetése céljából - a következő kapacitás felosztására a kijelölt légitársasági vállalatok között:
  - a teljes útvonalon saját légitársaságával való üzemelés esetén: irányonként maximum heti öt (5) járat az IATA nyári menetrendi időszakban, és irányonként heti három (3) járat az IATA téli menetrendi időszakban.
  - más légitársaságokkal code-share megállapodás alapján való üzemelés esetén a járatok gyakorisága nem korlátozott.
5. Amennyiben valamely magyar kijelölt légitársasági vállalat a fent meghatározott útvonal(ak)hoz csatlakozóan, saját országán túli pontokra járatokat üzemeltet, Kanadában, illetve harmadik országokban reklámokban vagy más értékesítést ösztönző tevékenység során az adott légitársasági vállalat nem használhatja az „egy légitársasággal közvetlen járat” kifejezést, valamint jeleznie kell, hogy a járatot csatlakozással kínálja, még abban az esetben is, ha üzemeltetési okokból ugyanazon repülőgépet állítja be a teljes útvonalon. A Magyarország és Kanada közötti járatok járatszáma nem lehet azonos a járatokat üzemeltető légitársasági vállalat saját országán túli pontokra üzemeltetett járatai számával.

2. Rész

A Kanada Kormánya által kijelölt légitársasági vállalat(ok) az alábbi útvonalon egyik vagy mindkét irányban üzemeltethet(nek) járatokat:

Kanadai pontok	Közbenső pontok	Magyarországi pontok:
Bármely pont vagy pontok	Bármely pont vagy pontok	Öt, Kanada által választandó pont

Megjegyzések:

1. A kijelölt légitársasági vállalat(ok) egyetlen magyarországi pontra indíthat(nak) teljes útvonalon saját légitársasággal üzemeltetett járatokat. A magyarországi pontokra külön-külön, illetve kombinációban is lehet üzemelni. A közbenső pontokon tranzit jogok gyakorolhatók. Nem gyakorolható az ötödik forgalmi jog a közbenső és magyarországi pontok között. A kiválasztott közbenső pontok – a Magyar Köztársaság légügyi hatóságainak értesítésével – 10 napos, vagy a Magyar Köztársaság légügyi hatóságainak egyetértése esetén ennél rövidebb határidővel módosíthatók.
2. A Kanada által kijelölt légitársasági vállalat(ok) megítélése szerint az útvonal bármely pontján légitársasági vállalaton belüli csatlakozás történhet, valamint a közbenső leszállás valamennyi járatuk, vagy járataiknak egy része során elhagyható, feltéve, hogy minden járat Kanadából indul vagy oda érkezik.
3. A megállapodás szerinti járatok üzemeltetése során a Kanada által kijelölt légitársasági vállalat(ok) együttműködési megállapodásokat köthetnek code-share (szolgáltatások értékesítése más légitársasági vállalat járataira saját kód alatt) üzemelés céljából a Magyar Köztársaság légügyi hatóságai által az ilyen megállapodásokra szokásosan alkalmazott szabályozó előírásoktól függően. A code-share üzemelést engedélyezni kell bármely Magyar Köztársaság által kijelölt légitársasági vállalat(ok) járatain, valamint bármely harmadik ország Magyarországra/ról saját jogán menetrend szerinti járatokat üzemeltető légitársasági vállalata(i) járatain. Code-share üzemelés esetében Kanada által kijelölt légitársasági vállalat(ok) jogosult(ak) a szállítás végzése során légitársaság-típust váltani.

4. A XI. cikknek (Kapacitás) megfelelően Kanada Kormányának joga van - a légi járatok teljes útvonalon saját légi járművel, illetve code-share megállapodás alapján, külön-külön vagy együttesen történő üzemeltetése céljából - a következő kapacitás felosztására a kijelölt légi közlekedési vállalatok között:
  - a teljes útvonalon saját légi járművel való üzemelés esetén: irányonként maximum heti öt (5) járat az IATA nyári menetrendi időszakban, és irányonként heti három (3) járat az IATA téli menetrendi időszakban.
  - más légi közlekedési vállalatokkal code-share megállapodás alapján való üzemelés esetén a járatok gyakorisága nem korlátozott.
  
5. Amennyiben valamely kanadai kijelölt légi közlekedési vállalat a fent meghatározott útvonal(ak)hoz csatlakozóan, saját országán túli pontokra járatokat üzemeltet, Magyarországon, illetve harmadik országokban reklámokban vagy más értékesítést ösztönző tevékenység során az adott légi közlekedési vállalat nem használhatja az „egy légi fuvarozóval közvetlen járat” kifejezést, valamint jeleznie kell, hogy a járatot csatlakozással kínálja, még abban az esetben is, ha üzemeltetési okokból ugyanazon repülőgépet állítja be a teljes útvonalon. A Kanada és Magyarország közötti járatok járatszáma nem lehet azonos a járatokat üzemeltető légi közlekedési vállalat saját országán túli pontra üzemeltetett járatai számával.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON AIR  
TRANSPORT

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention,

Have agreed as follows:

*Article I. (Definitions)*

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Hungary, the Minister of Transport, Communications and Water Management and, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

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

(d) "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 or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(e) "Designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

(f) "Tariffs" means any fare rate or charge (including discounts, frequent flyer plans or other benefits affecting the cost of air transportation) for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) charged by the airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare rate or charge;

(g) "Territory", "Air services", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

*Article II. (Grant of Rights)*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) The right to fly without landing across its territory;
- (b) The right to land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) To the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory at the points specified for the routes in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article III (Change of Aircraft)*

1. A designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party or at an intermediate point in third countries on the routes specified in this Agreement under the following conditions:

- (a) That the change of aircraft is justified by reason of economy of operation;
- (b) That the capacity offered by the designated airline on the aircraft used on the sector of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger than that used on the nearer sector;
- (c) That the aircraft used on the sector of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate in connection with the agreed service provided with the aircraft used on the nearer sector and shall be scheduled so to do;
- (d) That there is an adequate volume of through traffic;
- (e) That the airline shall not represent itself, directly or indirectly and whether in timetables, computer reservation systems, fare quote systems or advertisements, or by other like means, as providing any service other than the agreed service on the relevant specified routes;
- (f) That, where an agreed service includes a change of aircraft, this fact is shown in all timetables, computer reservation systems, fare quote systems, advertisements and other like means of holding out the service;
- (g) That, where a change of aircraft is made in the territory of the other Contracting Party, the number of outgoing flights shall not exceed the number of incoming flights, un-

less otherwise authorized by the aeronautical authorities of that other Contracting Party or specifically provided for in this Agreement; and

(h) That all operations involving change of aircraft shall be conducted in conformity with Article XI of this Agreement.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall

(a) Not affect the ability of a designated airline to change aircraft in the territory of the Contracting Party designating that airline; and

(b) Not preclude a designated airline of one Contracting Party authorized to provide air services on the routes specified in this Agreement from selling transportation under its own code on flights of any other airline authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to provide such services subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities to such operations.

*Article IV. (Designation)*

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

*Article V. (Authorization)*

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article XIV of this Agreement.

*Article VI. (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization)*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article V of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party and to revoke or suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

(a) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights;

(b) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights;

(c) In the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; and

(d) In the event that the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article VIII and Article IX of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires immediate action under this Article, Article VIII or Article IX, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article XIX of this Agreement.

*Article VII. (Application of Laws)*

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. In the application of its regulations, specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

*Article VIII. (Safety Standards, Certificates and Licences)*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XIX of

this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting 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 Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time, the provisions of Article VI shall apply.

*Article IX. (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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 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 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.



6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall have the right, upon not less than sixty (60) days notice, to assess the security measures being carried out by aircraft operators in the territory of the other Contracting Party in respect of flights arriving from, or departing to its territory. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted on the dates requested.

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 or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

#### *Article X. (Use of Airports and Aviation Facilities)*

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are available in the territory of one Contracting Party shall be provided without preference to any airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services shall be reasonable and not unjustly discriminatory. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Reasonable notice shall be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

#### *Article XI. (Capacity)*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline or airlines of the other Contract-

ing Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) Traffic demand to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic demand of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The demand for through airline operation.

5. Capacity to be provided on the agreed services in excess of the entitlements set out in this Agreement may from time to time be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties, subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. In the absence of agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties which will endeavour to resolve the problem, if necessary, pursuant to Article XIX of this Agreement.

6. Increases to capacity established in accordance with the provisions of paragraph 5 of this Article shall not constitute a change in capacity entitlements. Any change to capacity entitlements must be agreed between the Contracting Parties.

7. The aeronautical authorities may require the filing for approval, of schedules or timetables not later than thirty (30) days or such lesser period as those authorities may require, prior to the operation of the agreed services. Approval shall not be withheld provided that the schedule or timetable is in conformity with the Annex to the Agreement.

8. Subject to paragraph 5 of this Article and the approval of the aeronautical authorities, supplementary flights to meet temporary demand may be filed no less than three (3) days before operation.

#### *Article XII (Data Provision)*

I. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including data showing the initial origins and final destinations of the traffic.

2. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall maintain close contact with respect to the implementation of paragraph 1 of this Article including procedures for the provision of information.

*Article XIII. (Customs Duties and Charges)*

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft operated on international air services, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

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

(a) Introduced into the territory of one Contracting Party by or for a designated airline of the other Contracting Party;

(b) Retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; and

(c) Taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

*Article XIV. (Tariffs)*

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established by the designated airlines, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, the tariffs of other airlines and other commercial considerations in the marketplace.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed between the designated airline or airlines, through coordination with each other. Each designated airline shall be responsible only to its own aeronautical authorities for justification of its tariffs. If the designated airlines are unable to reach agreement on a proposed tariff either airline may refer the matter to its aeronautical authorities, for resolution in accordance with paragraph 6 of this Article.

3. The tariffs referred to in paragraph 1 shall be filed, where required, with the aeronautical authorities of the Contracting Parties and received by those authorities at least thirty (30) days before the proposed effective date; a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

4. Designated airlines shall be permitted to sell transportation on the agreed services in accordance with tariffs upon filing, provided that all sales are for transportation commencing not earlier than the proposed effective date and that all advertising and sales, tickets or other travel documents clearly indicate that the tariffs are "subject to government approval".

5. If the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with a proposed tariff, they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airline concerned within fifteen (15) days from the date of receipt of the proposed tariff. In the event that a shorter period for the filing of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than fifteen (15) days.

6. If a notice of dissatisfaction has been issued pursuant to paragraph 5 of this Article, or if the matter has been referred to aeronautical authorities in accordance with paragraph 2, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may consult in an effort to determine the tariff by agreement between themselves. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within fifteen (15) days of receipt of a request for consultations, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

7. No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it.

8. The airlines of each Contracting Party shall have the right to match, on a timely basis, for carriage between the territories of both Contracting Parties any publicly available lawful tariff on scheduled services, on a basis which would be broadly equivalent in terms of routing, applicable conditions and standard of service. Similarly, the designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to match, on a timely basis, tariffs for carriage between the territory of the other Contracting Party and any third country, provided that the resulting tariff does not undercut the tariffs of the third and fourth freedom airlines in that market.

9. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

10. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted or approved by them and are not subject to rebates.

*Article XV. (Sales and Transfer of Funds)*

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation and any person shall be free to purchase such transportation in local and any freely convertible currency subject to national laws and regulations.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of its operations. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

*Article XVI. (Taxation)*

1. The Contracting Parties shall act in accordance with the relevant provisions of the Convention between the Government of the Republic of Hungary and the Government of Canada on the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Avoidance with Respect to Taxes on Income and Capital, signed at Budapest on April 15, 1992 as modified by the Protocol to the Tax Convention signed May 3, 1994, and any amendments thereto.

2. Should the Convention referred to in paragraph 1 above be terminated or cease to apply to air transportation covered by this Agreement, either Contracting Party may request consultations pursuant to Article XXI (Modification of Agreement) for the purpose of modifying this Agreement to incorporate mutually acceptable provisions.

*Article XVII. (Airline Representatives)*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations:

(a) Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

(b) Both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

*Article XVIII. (Applicability to Non-scheduled Flights)*

1. The provisions set out in Articles VII (Application of Laws), VIII (Safety Standards, Certificates and Licences), IX (Aviation Security), X (Use of Airports and Aviation Facilities), XII (Statistics), XIII (Customs Duties and Charges), XV (Sales and Transfer of Funds), XVI (Taxation), XVII (Airline Representatives) and XIX (Consultations) of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

*Article XIX. (Consultations)*

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 of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article XX. (Settlement of Disputes)*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

*Article XXI. (Modification of Agreement)*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations which may be through discussion or by correspondence, shall begin Within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Where the Contracting Parties agree, the consultations referred to in paragraph 1 of this Article shall be held between aeronautical authorities.

3. Subject to paragraph 2 of this Article, modifications to the Annex of this Agreement may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They may be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by the Contracting Parties through an exchange of diplomatic notes.

*Article XXII. (Termination)*

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party, of its decision to terminate this Agreement, such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article XXIII. (Registration with ICAO)*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article XXIV. (Multilateral Conventions)*

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article XIX of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

*Article XXV. (Titles)*

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

*Article XXVI. (Entry into Force)*

This Agreement shall enter into force on the later of the date on which the Contracting Parties shall each have notified the other by diplomatic note that they have fulfilled the necessary domestic legal requirements.

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

Done in duplicate at Budapest on this 7th day of December, 1998 in the Hungarian, English and French languages, each version being equally authentic.

For the Government of the Republic of Hungary:

KÁLMÁN KATONA  
Minister for Transport, Communications and Water Management

For the Government of Canada:

DAVID COLLENETTE  
Minister of Transport



ANNEX SCHEDULE OF ROUTES

Section I

The following route may be operated- -in- either- or- both- directions by the airline(s) designated by the Government of the Republic of Hungary:

<u>Points in Hungary</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Canada</u>
Any point or points	Any point or points	Five points to be selected by Hungary

Notes:

1. Only one of the Points in Canada shall be available for same-plane own aircraft services. Points in Canada may be served separately or in combination. Transit rights shall be available at the Intermediate Points. No fifth freedom rights shall be available between the Intermediate Points and the Points in Canada. The selection of the Intermediate Points may be changed on ten (10) days' notification to the aeronautical authorities of Canada or such lesser period as may be agreed by the aeronautical authorities of Canada.

2. At the option of the designated airline(s) of Hungary, intra-airline connections may be made at any of the Points on the route and any or all of the Intermediate Points may be omitted on any or all services provided that all services originate or terminate in Hungary.

3. While operating the agreed services, the designated airline(s) of Hungary may enter into co-operative arrangements for the purpose of code sharing (selling transportation under its own code on the flights of another airline) subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Canada to such arrangements. Code sharing services shall be permitted on the flights of any airline(s) designated by Canada and any third country airline(s) operating scheduled air services in their own right to/from Canada. For the purposes of code sharing services, the designated airline(s) of Hungary shall be entitled to transfer traffic between aircraft.

4. For the purposes of Article XI (Capacity), the Government of the Republic of Hungary shall be entitled to allocate the following capacity among its designated airline(s), for the operation of same-plane own aircraft flights and code sharing services, separately or in combination:

For same-plane own aircraft services up to a maximum of five (5) flights per week in each direction during IATA summer seasons, and three (3) flights per week in each direction during IATA winter seasons;

For services provided through code sharing on the flights of other airlines, there shall be no limit on the frequency of services.

5. Should a designated airline of Hungary provide a service to points behind its home country in connection with the route(s) specified above, public advertising or other forms of promotion by that airline in Canada or in third countries shall not employ the terms "single carrier" or "through service", and shall state that such service is by connecting flights, even when for operational reasons a single aircraft is used. The flight number assigned to

the services between Hungary and Canada shall not be the same as that assigned to flights behind the home country of the airline performing the service.

Section 2

The following route may be operated in either or both directions by the airline(s) designated by the Government of Canada:

<u>Points in Canada</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Hungary</u>
Any point or points	Any point or points	Five points to be selected by Canada

Notes:

1. Only one of the Points in Hungary shall be available for same-plane own aircraft services. Points in Hungary may be served separately or in combination. Transit rights shall be available at the Intermediate Points. No fifth freedom rights shall be available between the Intermediate Points and the Points in Hungary. The selection of the Intermediate Points may be changed on ten (10) days' notification to the aeronautical authorities of Hungary or such lesser period as may be agreed by the aeronautical authorities of Hungary.

2. At the option of the designated airline(s) of Canada, intra-airline connections may be made at any of the Points on the route and any or all of the Intermediate Points may be omitted on any or all services provided that all services originate or terminate in Canada.

3. While operating the agreed services, the designated airline(s) of Canada may enter into co-operative arrangements for the purpose of code sharing (selling transportation under its own code on the flights of another airline) subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Hungary to such arrangements. Code sharing services shall be permitted on the flights of any airline(s) designated by Hungary and any third country airline(s) operating scheduled air services in their own right to/from Hungary. For the purposes of code sharing services, the designated airline(s) of Canada shall be entitled to transfer traffic between aircraft.

4. For the purposes of Article XI (Capacity), the Government of Canada shall be entitled to allocate the following capacity among its designated airline(s), for the operation of same-plane own aircraft flights and code sharing services, separately or in combination:

For same-plane own aircraft services: up to a maximum of five (5) flights per week in each direction during IATA summer seasons, and three (3) flights per week in each direction during IATA winter seasons;

For services provided through code sharing on the flights of other airlines, there shall be no limit on the frequency of services.

5. Should a designated airline of Canada provide a service to points behind its home country in connection with the route(s) specified above, public advertising or other forms of promotion by that airline in Hungary or in third countries shall not employ the terms "single carrier" or "through service", and shall state that such service is by connecting flights, even when for operational reasons a single aircraft is used. The flight number assigned to the services between Canada and Hungary shall not be the same as that assigned to flights behind the home country of the airline performing service.

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

## ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement du Canada, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord de transport aérien en sus de ladite Convention,

Sont convenus de ce qui suit:

### *Article 1er. (Définitions)*

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

a) "Autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Hongrie, le Ministre des Transports, des Communications et de la Gestion des eaux, et, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports et l'Office des transports du Canada, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdites autorités;

b) "Services convenus" désigne les services aériens réguliers de transport de passagers, de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans le présent Accord;

c) "Accord" désigne le présent Accord, toute annexe qui y est jointe et toute modification qui peut leur être apportée;

d) "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de cette Convention et toute modification des annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

e) "Entreprise de transport aérien désignée" désigne toute entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles IV et V de l'Accord;

f) "Tarifs" désigne les taux, prix et frais (y compris les rabais, les régimes particuliers pour grands voyageurs ou les autres avantages influant le coût du transport aérien) du transport des passagers (et de leurs bagages), des marchandises (à l'exclusion du courrier) demandé par les entreprises de transport aériens, y compris leurs agents, et les conditions régissant la disponibilité de ces taux, prix et frais;

g) "Territoire", "service-aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont la signification que leur attribuent respectivement les articles 2 et 96 de la Convention.

*Article II. (Octroi des droits)*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante :

a) Survoler son territoire sans y atterrir;

b) Faire des escales non commerciales sur son territoire; et

c) Dans la mesure prévue au présent Accord, atterrir sur son territoire dans l'exploitation des routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées conformément à l'article IV du présent Accord, jouissent également des droits spécifiés aux alinéas 1 a) et b) du présent article.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent article n'est considéré conférer à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

*Article III. (Rupture de charge)*

1. Une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou à un point intermédiaire dans un tiers pays, relativement aux routes spécifiées dans le présent Accord si les conditions suivantes sont réunies:

a) La rupture de charge est justifiée pour des raisons d'économie d'exploitation;

b) La capacité de l'aéronef qu'utilise l'entreprise de transport aérien désignée relativement à la partie de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien n'est pas supérieure à la capacité offerte relativement à la partie la plus rapprochée;

c) L'aéronef qui est utilisé relativement à la partie de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien est exploité en correspondance avec celui utilisé pour le service convenu dans le secteur le plus rapproché et son horaire est établi en conséquence;

d) Le volume de trafic en transit est adéquat;

e) L'entreprise de transport aérien ne prétend pas offrir, directement ou indirectement, d'autres services que les services convenus, sur les routes spécifiées pertinentes que ce soit par l'entremise d'horaires, de systèmes de réservation informatisés, de listes de tarifs, d'annonces publicitaires, ou de tout autre moyen semblable;

f) Lorsqu'un service convenu comprend une rupture de charge, tous les horaires, les systèmes de réservation informatisés, les listes de tarifs, les annonces publicitaires et tout autre moyen du même genre d'offrir le service, en font état;

g) Lorsqu'il y a rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante le nombre de vols de départ ne doit pas être supérieur au nombre de vols d'arrivée, à moins d'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou de disposition expresse à cet effet dans le présent Accord;

h) Tous les vols comportant une rupture de charge sont effectués conformément à l'article XI du présent Accord.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'interdisent pas:

a) A une entreprise de transport aérien désignée; d'effectuer une rupture de charge sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien; et

b) A une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante autorisée à offrir des services aériens sur les routes spécifiées dans le présent Accord, de vendre du transport aérien sous sa propre dénomination à bord des vols de toute autre entreprise autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante à offrir de tels services, sous réserve des conditions réglementaires normalement imposées par les autorités aéronautiques en ce qui a trait à ces opérations.

#### *Article IV. (Désignation)*

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus pour cette Partie contractante et de retirer sa désignation à toute entreprise de transport aérien ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle précédemment désignée.

#### *Article V. (Autorisation)*

1. Sur réception d'un avis de désignation ou de substitution donnée en vertu de l'article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, conformément à ses lois et règlements, accorder sans délai à la ou les entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels elles sont désignées.

2. Sur réception des autorisations en question, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment son exploitation, et offrir les services convenus en totalité ou en partie, pourvu qu'elle respecte les dispositions applicables du présent Accord, et plus particulièrement que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article XIV du présent Accord.

#### *Article VI. (Rétenion, révocation et limitation d'autorisation)*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de retenir, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou définitivement les autorisations mentionnées à l'article V du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

a) Si l'entreprise en cause ne respecte pas les lois et règlements appliqués normalement par les autorités aéronautiques de la Partie contractante accordant les droits;

b) Si l'entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante accordant les droits;

c) Si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants;

d) Si l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'administre pas les normes établies aux articles VIII et IX du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir des infractions aux lois et règlements précités, ou que la sécurité et la sûreté n'exigent d'en prendre en vertu du présent article, de l'article VIII ou de l'article IX, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article XIX du présent Accord.

#### *Article VII. (Application des lois)*

1. Les lois, règlements et pratiques d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs doivent être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine doivent être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises, y compris le courrier, en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Dans l'application de leurs règlements, énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, aucune des Parties contractantes n'accorde de préférence à leur propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services internationaux analogues.

#### *Article VIII. (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences)*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes qui sont encore en vigueur sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties

contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou pour un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article XIX du présent Accord, afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

3. Chaque Partie contractante peut exiger la tenue de consultations relativement aux normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ainsi que d'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties contractantes juge que l'autre n'assure pas efficacement le maintien et l'application de normes et d'exigences de sécurité dans ces domaines d'une manière qui soit au moins équivalente aux normes minimales qui peuvent être établies en vertu de la Convention, elle en avise l'autre Partie contractante et lui fait part des mesures qu'elle juge nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales; l'autre Partie contractante doit prendre les mesures de rectification appropriées. Si toutefois l'autre Partie contractante ne les prend pas dans un délai raisonnable, les dispositions de l'article VI s'appliquent.

#### *Article IX. (Sécurité de l'aviation)*

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes conviennent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent de fournir mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, et de toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties contractantes doivent agir conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur ex-

ploitation ou leur résidence permanente sur leurs territoires, et des exploitants d'aéroports situés sur leurs territoires, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les mesures de sécurité prévues au paragraphe 4 ci-dessus et exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, pour y séjourner ou pour le quitter. Chaque Partie contractante veille à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec bienveillance toute demande, adressée par l'autre Partie contractante, en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante a le droit, sur préavis d'au moins soixante (60) jours, d'évaluer les mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante en ce qui concerne les vols en provenance ou à destination de son territoire. Les arrangements administratifs nécessaires à la tenue de ces évaluations sont conclus par les autorités aéronautiques et mis en oeuvre sans délai, de manière à ce que les évaluations soient effectuées aux dates demandées.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et les autres mesures qui s'imposent, destinées mettre fin rapidement et sans danger à l'incident, réel ou appréhendé.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs sérieux de penser que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander à tenir immédiatement des consultations avec l'autre Partie contractante. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante constitue un motif d'application de l'article VI du présent Accord.

#### *Article X. (Utilisation des aéroports et des autres installations de l'aviation)*

1. Les aéroports, voies aériennes, services de contrôle aérien, de circulation aérienne, de sécurité aérienne ainsi que toutes autres installations et tous services connexes sont offerts sur le territoire d'une Partie contractante sans accorder de préférence à une entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services internationaux analogues.

2. L'établissement et la perception des droits et frais, exigés sur le territoire d'une Partie contractante d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de contrôle aérien et de circulation aérienne, de sécurité aérienne, et des autres installations et services connexes, doivent être raisonnables et ne pas être injustement discriminatoires. Tous les droits et frais s'appliquant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante doivent être déterminés selon des conditions non moins favorables que les conditions les plus favora-



bles dont profite toute autre entreprise de transport aérien offrant des services internationaux analogues au moment où les droits ou frais sont exigés.

3. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations entre ses autorités compétentes qui fixent les frais et les entreprises de transport aérien qui ont recours aux services et aux installations ou, dans la mesure du possible, les organismes représentant ces entreprises. Un préavis raisonnable de tout projet de modification des frais d'utilisation doit être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

*Article XI. (Capacité)*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes doivent avoir des possibilités égales et équitables d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas nuire indûment aux services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins de transport aérien du public sur les routes spécifiées et leur objectif premier doit être l'offre, selon un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, qui sont embarqués ou chargés, et débarqués ou déchargés, en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien sont prises conformément au principe général voulant que la capacité soit établie en fonction:

a) Des exigences de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) Des exigences de trafic dans les régions que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Des exigences de l'exploitation des opérations directes.

5. Sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes peuvent à l'occasion convenir de la capacité des services à assurer qui dépasse la capacité autorisée en vertu du présent Accord. En l'absence d'une entente entre les entreprises de transport aérien désignées, la question est soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractan-

tes, qui s'efforcent de régler la question, si nécessaire, conformément à l'article XIX du présent Accord.

6. Toute augmentation de la capacité conformément au paragraphe 5 du présent article n'est pas considérée comme des modifications à la capacité autorisée. Tout changement apporté à la capacité autorisée doit être convenu entre les Parties contractantes.

7. Les autorités aéronautiques peuvent demander le dépôt, pour approbation, des horaires et des indicateurs au plus tard trente (30) jours avant toute exploitation des services convenus, ou dans le délai plus court imparti par celles-ci. L'approbation ne doit pas être retenue pourvu que l'horaire ou l'indicateur soit conforme à l'Annexe de l'Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article et de l'approbation des autorités aéronautiques, une modification prévoyant des vols supplémentaires pour répondre à la demande, peut être déposée trois (3) jours avant la mise en service.

#### *Article XII. (Statistiques)*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent ou veillent à ce que leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les relevés statistiques, périodiques ou autres, raisonnablement requis pour les études d'exploitation des services convenus, dont ceux montrant les points d'origine initiaux et de destination finale du trafic.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes demeurent en rapport étroit concernant la mise en application des mesures du paragraphe 1 du présent article, et des modes d'échange d'informations.

#### *Article XIII. (Droits de douanes et autres frais)*

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes prélevées par la régie, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente, en quantités limitées, aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés, uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de transport aérien, ainsi que les réserves de billets imprimés, de lettres de transport aérien, de tout document imprimé portant l'insigne de l'entreprise et le matériel publicitaire habituellement distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux articles cités au paragraphe 1 du présent article, qu'ils soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à la condition qu'ils ne soient pas aliénés sur son territoire, lorsqu'ils sont:

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) A bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou lorsqu'ils le quittent;

c) Chargés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou disposés d'une autre manière, conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes sont exemptés des tarifs douaniers et autres frais du genre.

#### *Article XIV. (Tarifs)*

1. Les tarifs de transport des services convenus, du territoire d'une Partie contractante à destination du territoire de l'autre Partie contractante, sont fixés par les entreprises de transport aérien désignées compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, des caractéristiques du service, de la réalisation d'un profit raisonnable, des tarifs des autres entreprises de transport aérien et d'autres considérations commerciales influant sur le marché.

2. Les tarifs du paragraphe 1 du présent article sont convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées, qui coordonnent mutuellement leur action. Chaque entreprise de transport aérien désignée n'est responsable que face à ses propres autorités aéronautiques quant il s'agit pour elle de justifier ses tarifs. Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à s'entendre sur un projet de tarif, elles peuvent, l'une comme l'autre, en référer à leurs autorités aéronautiques respectives, qui règlent la question conformément au paragraphe 6 du présent article.

3. Les tarifs du paragraphe 1 sont présentés, si requis, aux autorités aéronautiques des Parties contractantes et admis par elles au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus bref.

4. Les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à offrir le transport pour les services convenus conformément aux tarifs dès leur dépôt, pourvu que toutes ces offres soient pour un transport ne précédant pas la date d'entrée en vigueur proposée et qu'il soit clairement indiqué dans toute la publicité, au moment de la vente, sur les billets ou sur les autres documents de voyage que les tarifs sont "sous réserve d'approbation gouvernementale".

5. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes qui sont insatisfaites d'un tarif proposé en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et l'entreprise de transport aérien désignée concernée dans les quinze ( 15) jours de la réception

du tarif proposé. Dans le cas où un délai plus court pour le dépôt d'un tarif est accepté par les autorités aéronautiques, elles peuvent également convenir que le délai pour faire parvenir un avis d'insatisfaction soit inférieur à quinze (15) jours.

6. Si un avis d'insatisfaction a été donné conformément au paragraphe 5 du présent article, ou que la question a été déférée aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes comme le prévoit le paragraphe 2, ces dernières peuvent se consulter et tentent de fixer le tarif par consentement. Ces consultations, qui peuvent prendre la forme de pourparlers ou d'un échange de correspondance, doivent débuter dans les quinze (15) jours de la réception de la demande de consultation, à moins que les autorités aéronautiques n'en conviennent autrement.

7. Aucun tarif n'entre en vigueur si l'une ou l'autre des autorités aéronautiques des Parties contractantes en est insatisfaite.

8. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes ont le droit d'apparier, en temps opportun, pour les fins de transport entre les territoires des deux Parties contractantes, tout tarif licite de service régulier offert au public, pourvu que ce soit à des conditions largement équivalentes d'itinéraire, de conditions applicables et de normes de service. De même, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées ont droit d'apparier, en temps opportun, les tarifs pour les fins de transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers, pourvu que le tarif arrêté n'amoin-drisse pas les tarifs des entreprises de transport aérien des troisième et quatrième libertés sur ce marché.

9. Lorsque des tarifs de transport ont été établis conformément aux dispositions du présent article, ces tarifs demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés selon les dispositions du présent article. Néanmoins, aucun tarif ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe pour une période supérieure à douze (12) mois après la date à laquelle il aurait par ailleurs cessé de s'appliquer.

10. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les tarifs demandés et perçus sont ceux qu'elles ont acceptés ou approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

#### *Article XV. (Ventes et transferts de fonds)*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne a la faculté de les acquérir, dans la monnaie locale et dans toute monnaie librement convertible, sous réserves des lois et règlements nationaux applicables.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les fonds provenant de ses opérations courantes. La conversion et le transfert sont autorisés sans restrictions, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne sont assujettis à aucun frais, sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

*Article XVI. (Taxation)*

1. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables de la Convention entre le gouvernement de la République de Hongrie et le gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Budapest le 15 avril 1992, modifiée par le Protocole à la Convention, signé le 3 mai 1994, et à toute modification subséquente de ceux-ci.

2. Dans le cas où la Convention citée au paragraphe 1 serait dénoncée ou qu'elle cesserait d'être applicable au transport aérien régi par le présent Accord, une ou l'autre des Parties contractantes peut demander la tenue de consultations conformément à l'article XXI (Modification de l'Accord) afin de modifier l'Accord et d'y insérer les dispositions qui leur seront mutuellement acceptables.

*Article XVII. (Représentants d'entreprises de transport aérien)*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à amener et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentants et des employés des secteurs commercial, opérationnel et technique tel que requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ces besoins en personnel peuvent être comblés par son propre personnel, ou en ayant recours aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur ce territoire.

3. Les représentants et les employés sont soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec ces lois et règlements,

a) Chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans un délai minimal, les permis de travail, visas de séjour ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article;

b) Les deux Parties contractantes accélèrent et facilitent l'obtention des permis de travail requis des employés qui assurent certaines fonctions temporaires d'une durée ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

*Article XVIII. (Applicabilité aux vols nolisés)*

Les dispositions énoncées aux articles VII (Application des lois), VIII (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), IX (Sécurité de l'aviation), X (Utilisation des aéroports et autres installations de l'aviation), XII (Statistiques), XIII (Droits de douane et autres frais), XV (Ventes et transferts de fonds), XVI (Taxation), XVII (Représentants d'entreprises de transport aérien) et XIX (Consultations) du présent Accord s'appliquent également aux vols nolisés effectués par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien qui effectue ces vols.

*Article XIX. (Consultations)*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations doivent débiter dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

*Article XX. (Règlement des différends)*

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes, et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date où l'une d'elles a reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un ou des arbitres selon le cas. Si le président est de la même nationalité qu'une des Parties contractantes, la nomination est effectuée par le vice-président le plus élevé dans la hiérarchie qui ne s'en trouve pas empêché pour le même motif. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers, il agit en qualité de président du tribunal et il détermine le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses du tribunal sont assumées à part égale par les Parties contractantes.

5. Si, et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise de transport aérien désignée défaillante.

*Article XXI. (Modification de l'Accord)*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations peuvent prendre la forme de pourparlers ou d'échanges de

correspondance, et doivent débiter dans les soixante (60) jours de la date de la demande. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entre en vigueur lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Lorsque les Parties contractantes en sont convenues, les consultations dont il est question au paragraphe 1 du présent article ont lieu entre les autorités aéronautiques.

3. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les modifications à apporter à l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles peuvent être appliquées provisoirement à compter du jour auquel elles sont décidées, et n'entrer définitivement en vigueur que lorsqu'elles ont été confirmées par les Parties contractantes, par un échange de notes diplomatiques.

*Article XXII. (Dénonciation)*

Chaque Partie contractante peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XXIII. (Enregistrement auprès de l'OACI)*

L' Accord et toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XXIV. (Conventions multilatérales)*

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations peuvent avoir lieu, conformément à l'article XIX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

*Article XXV. (Titres)*

Les titres utilisés dans le présent Accord ne servent qu' à des fins de référence.

*Article XXVI. (Entrée en vigueur)*

L'Accord entre en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes se notifient avoir accompli les formalités juridiques internes nécessaires.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait, en deux exemplaires, à Budapest, le 7 décembre 1998, en hongrois, en anglais et en français, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République de Hongrie:  
Le Ministre des Transports, des Communications et de la Gestion des eaux,  
KÁLMÁN KATONA

Pour le Gouvernement du Canada:  
Le Ministre des transports,  
DAVID COLLENETTE



ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement de la République de Hongrie dans une seule direction ou dans les deux:

<u>Points en Hongrie</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points au Canada</u>
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Cinq points, au choix de la Hongrie

Notes:

1. Un seul point au Canada peut être desservi par des vols utilisant le même avion de l'entreprise. Les points au Canada peuvent être desservis séparément ou en combinaison. Il peut y avoir exercice des droits de transit aux points intermédiaires. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points au Canada. Le choix des points intermédiaires peut être changé moyennant préavis, donné aux autorités aéronautiques du Canada, de dix (10) jours ou un préavis plus court accepté par ces autorités, si celles-ci en sont convenues.

2. Au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de la Hongrie, des correspondances entre vols d'une même entreprise peuvent être établies en tout point de la route et tout point intermédiaire, ou tous ces points, peuvent être omis pour tout vol, ou tous les vols, pourvu que tous les vols commencent ou prennent fin en Hongrie.

3. Au cours de l'exploitation des services convenus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de Hongrie peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (offre de transport sous son propre code sur des vols d'une autre entreprise) sous réserve des conditions réglementaires normalement imposées par les autorités aéronautiques du Canada pour ces arrangements. Le partage de codes est autorisé pour les vols de toute entreprise de transport aérien désignée par le Canada et toute entreprise d'un pays tiers offrant de plein droit un service aérien régulier à destination ou en provenance du Canada. Aux fins de services de partage de codes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Hongrie auront droit de transférer du trafic entre aéronefs.

4. Aux fins de l'article XI (Capacité), le gouvernement de la République de Hongrie a le droit d'allouer les capacités suivantes à son ou à ses entreprises de transport aérien désignées, pour les vols utilisant un même avion et pour les services de partage de codes, séparément ou en combinaison:

- Pour les vols utilisant un même avion: un maximum de cinq (5) vols par semaine dans chaque direction au cours des saisons d'été de l'IATA et un maximum de trois (3) vols par semaine dans chaque direction au cours des saisons d'hiver de l'IATA;

- Pour les services par partage de codes sur les vols d'autres entreprises: aucun plafond à la fréquence des services.

5. Dans le cas où une entreprise de transport aérien désignée de Hongrie offre des vols pour des destinations situées au-delà de son territoire à l'égard de route(s), indiquée(s) plus haut, la publicité ou les autres formes de promotion faites par cette entreprise au Canada, ou dans des pays tiers, n'utilise pas les termes "transporteur unique" ou "liaison directe" et elle précise que ce service implique des correspondances, même lorsque, pour des raisons d'exploitation, un seul appareil est utilisé. Le numéro de vol affecté aux services entre la Hongrie et le Canada n'est pas le même que celui affecté aux vols pour des destinations situées au-delà du pays dont l'entreprise de transport aérien offrant le service est ressortissante.

## Section 2

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement du Canada dans une seule direction ou dans les deux:

<u>Points au Canada</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points en Hongrie</u>
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Cinq points, au choix du Canada

### Notes:

1. Un seul point en Hongrie peut être desservi par des vols utilisant le même avion de l'entreprise. Les points en Hongrie peuvent être desservis séparément ou en combinaison. Il peut y avoir exercice des droits de transit aux points intermédiaires. Aucun droit de cinquième liberté ne peut être exercé entre les points intermédiaires et les points en Hongrie. Le choix des points intermédiaires peut être changé moyennant préavis, donné aux autorités aéronautiques de Hongrie, de dix (10) jours, ou un préavis plus court accepté par ces autorités, si celles-ci en sont convenues.

2. Au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées du Canada, des correspondances entre vols d'une même entreprise peuvent être établies en tout point de la route et tout point intermédiaire, ou tous ces points, peuvent être omis pour tout vol, ou tous les vols, pourvu que tous les vols commencent ou prennent fin au Canada.

3. Au cours de l'exploitation des services convenus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent prendre des arrangements de coopération en matière de partage de codes (offre de transport sous son propre code sur des vols d'une autre entreprise) sous réserve des conditions réglementaires normalement imposées par les autorités aéronautiques de Hongrie pour ces arrangements. Le partage de codes est autorisé pour les vols de toute entreprise de transport aérien désignée par la Hongrie et toute entreprise