

No. 38474

**Hong Kong Special Administrative Region (under
authorization by the Government of China)
and
Hungary**

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of
Hungary concerning air services (with annex). Budapest, 26 April 2001**

Entry into force: *19 November 2001 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 6 June 2002*

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par
autorisation du Gouvernement chinois)
et
Hongrie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement de la République de Hongrie (avec annexe). Budapest, 26 avril
2001**

Entrée en vigueur : *19 novembre 2001 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 6 juin 2002*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HUNGARY CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Republic of Hungary (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and Hungary,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director-General of Civil Aviation, and in the case of Hungary, the Ministry of Transport and Water Management, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Hungary has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) the term "tariff" means one or more of the following:

(i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

(iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services;

(g) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services :

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorization of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Hungary or its nationals.

(b) The Government of Hungary shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Hungary or its nationals;

(ii) in the case of the Government of Hungary, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the 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 interests of the designated airlines of the other Contracting 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 a close 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, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 7. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon its entry into, departure from or while within the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo (including mail) of aircraft, such as laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage and cargo (including mail) of the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the area of the first Contracting Party.

(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines over the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations referred to in this Article.

Article 8. Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and unlawful acts against the safety of civil aviation, be subject to no more than a simplified control.

Article 9. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Hungary shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Hungary shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (f) of Article 1. It shall be filed not less than forty-five (45) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff.

For this purpose, one Contracting Party may, within thirty (30) days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

(a) where a tariff has a terminal date, for more than twelve (12) months after that date;

(b) where a tariff has no terminal date, for more than twelve (12) months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(9) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between Hungary and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hungary and, where appropriate, of the other State.

The tariffs to be charged by the designated airlines of Hungary for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than Hungary shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (f) of Article 1 and not less than ninety (90) days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within thirty (30) days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving (ninety) 90 days' notice

to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(10) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (9)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 10. Customs Duties, Taxes and Charges

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants (including hydraulic fluids), consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants (including hydraulic fluids), consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular airborne equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article.

cle, provided that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from excise taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services provided on arrival or departure.

Article 11. Timetable

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, at least thirty (30) days in advance, the timetable of its agreed services, specifying the relevant information including the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

(2) Any subsequent changes to the approved timetables of the designated airlines shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(3) If the designated airlines wish to operate services supplementary to those covered in the approved timetables, they shall obtain the prior permission of the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 12. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required

by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 13. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 14. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from Hungary on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Hungary shall have the right to convert and remit to Hungary from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 15. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation. The designated airlines of each Contracting Party may also use the services of any organization, company or airline operating in the area of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the area of that Contracting Party.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or, subject to laws and regulations on currency of that Contracting Party, in any freely convertible other currency.

Article 16. User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging bodies or authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging bodies or authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging bodies or authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 17. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Avi-

ation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure.

At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

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

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 19. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when the Contracting Parties notify each other in writing of the completion of their respective requirements for entry into force of the amendments.

Article 20. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 21. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 22. Entry into Force

Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party in writing of the completion of its respective requirements for entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force on the thirtieth (30th) day from the date of the latter notification.

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

Done, in duplicate at Budapest this 26th day of April 2001 in the English language.

For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China:

SANDRA LEE

For the Government of the Republic of Hungary:

DR. JÁNOS FÖNAGY

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in Hungary
- points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Hungary in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Hungary or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hungary:

Points in Hungary - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region
- points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Hungary may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Hungary in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Hungary.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de la République de Hongrie (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Désireux de conclure un Accord dans le but de fournir un cadre pour les services de transport aérien entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la Hongrie,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur général de l'aviation civile et, dans le cas de la Hongrie, le Ministre des transports et de la gestion de l'eau ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise désignée" s'entendent d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme "territoire", en ce qui concerne la région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne l'Ukraine, il a le sens qui est donné au terme "territoire" à l'article 2 de ladite Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les termes "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est donné respectivement à l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" s'entendent également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même.

f) Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

i) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;

ii) Du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport de marchandises (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

iii) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent;

iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou les lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

g) L'expression "redevances d'usage" s'entend des sommes demandées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou autorisées par celles-ci, pour l'utilisation des aéroports ou de leurs installations, ou encore des facilités de navigation aérienne, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris celles de ses annexes, et à tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés ci-après dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées". Lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante, aux points de ladite route indiqués dans l'annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, soit séparément, soit conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la région de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en vertu d'un contrat de louage ou contre rémunération jusqu'à un autre point de la région de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie

contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4. Désignation des entreprises et autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires pour l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas acquis la certitude que le Gouvernement de la République de Hongrie ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif;

b) Le Gouvernement de la Hongrie a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires pour l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord s'il n'a pas la certitude que l'entreprise a été constituée en société et qu'elle a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, s'il n'a pas la certitude que le Gouvernement de la Hongrie ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif;

ii) Dans le cas du Gouvernement de la Hongrie, s'il n'a pas la certitude que l'entreprise a été constituée en société et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong;

b) Dans le cas où l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits;

c) Si, aux fins de son exploitation, l'entreprise ne se conforme pas à d'autres égards aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il faut sur-le-champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation dont il est fait état au paragraphe 1 du présent article, ou imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, en provenance ou à destination de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Aux fins du transport des passagers et des marchandises, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il conviendra d'appliquer les principes généraux suivants lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes détermineront ensemble de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

Article 7. Application des lois

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à des services aériens, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de ses frontières, s'appliquent à tout aéronef de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et doivent être respectés à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises (y compris le courrier) d'un aéronef, notamment les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine doivent être respectées par ou pour le compte de ces passagers, équipages, bagages et marchandises (y compris le courrier) des entreprises désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

3. Dans l'application des lois et règlements visés par le présent article, les Parties contractantes ne favorisent pas leurs propres compagnies aériennes par rapport à celles désignées par l'autre Partie.

Article 8. Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié sauf lorsqu'il s'agit de mesures portant sur la sécurité de l'aviation contre des actes de violence ou de piraterie.

Article 9. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport du trafic entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la Hongrie sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, y compris le coût de l'exploitation des services agréés, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable, les tarifs d'autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés par les entreprises désignées des Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, qui peuvent consulter les autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route avant la proposition desdits tarifs. Cependant, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à "la même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

3. Les tarifs proposés pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la Hongrie doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises aériennes désignées qui sollicitent l'agrément sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe f) de l'article 1. Ils doivent être déposés quarante-cinq (45) jours au moins (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu entre les Parties contractantes) avant la date d'application envisagée. Les tarifs proposés seront considérés déposés auprès d'une Partie contractante à la date de leur réception par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et, à condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe 3 du présent article, il sera réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante sauf si, dans les 30 jours (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes) suivant la date du dépôt, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est adressée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cette fin, l'une des Parties contractantes peut, dans les trente (30) jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes qui doivent avoir lieu dans les trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande écrite par l'autre Partie contractante.

6. Si un tarif est rejeté par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

8. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période qu'elles pourront convenir, un tarif ne sera pas prorogé en vertu du paragraphe 7 du présent article :

a) Au-delà de 12 mois après la date d'expiration, quand le tarif comporte une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de 12 mois après la date à laquelle une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes a déposé un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

9. a) Les tarifs demandés par des entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre la Hongrie et un autre État sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Hongrie et, le cas échéant, de celle de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises aériennes de la Hongrie pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que la Hongrie sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, de l'autre État;

b) Aucun tarif ne sera approuvé pour un tel transport s'il n'a pas été déposé par l'entreprise désignée intéressée auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous la forme que celles-ci peuvent exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe f) de l'article 1 et quatre-vingt-dix (90) jours au moins (ou dans un délai plus bref qu'elles peuvent avoir convenu) avant la date prévue pour son application. Le tarif proposé est considéré avoir été déposé à la date à laquelle il a été reçu par ces autorités aéronautiques;

c) Un tel tarif peut être approuvé en tout temps par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et sera considéré comme ayant reçu leur approbation sauf si, dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt, elles ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé à l'entreprise désignée qui sollicite l'agrément;

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif déjà agréé ou réputé agréé par elles moyennant un préavis de quatre-vingt-dix (90) jours adressé à l'entreprise désignée qui applique le tarif. L'entreprise en question cessera d'appliquer le tarif à la fin de ce préavis.

10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 4 et de l'alinéa c) du paragraphe 9 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refuseront un tarif proposé ni ne retireront leur agrément à un tarif qui aura été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par toute autre entreprise et approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante pour l'exploitation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 10. Droits de douanes, taxes et redevances

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, leur équipement habituel, leurs carburants et lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques), leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, à condition que ces équipements habituels et autres articles demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements habituels, les carburants, les lubrifiants (y compris les huiles hydrauliques), les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les paquets de billets imprimés, les connaissements aériens, les imprimés portant le logo d'une entreprise désignée d'une Partie contractante et les publicités habituelles distribuées gratuitement par ladite entreprise désignée, qui sont introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante par ladite entreprise ou en son nom, ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, même si ces équipements habituels et autres articles doivent être utilisés ou consommés au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante.

3. Il pourra être exigé que les équipements habituels et autres articles visés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. Les équipements habituels et autres articles visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante avec l'accord des autorités douanières de ladite Partie. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements habituels et articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment en question.

5. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également aux cas où les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec une ou plusieurs entreprises des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des équipements habituels et d'autres articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que lesdites entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie contractante sont exemptés de droits d'accises, droits de douane, redevances ou autres frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée ou au départ.

Article 11. Calendrier

1. Les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes soumettent à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours à l'avance, le calendrier de ses services convenus, en spécifiant les informations pertinentes, y compris la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

2. Toutes modifications subséquentes aux calendriers approuvés des entreprises désignées doivent être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Si les entreprises désignées souhaitent exploiter des services supplémentaires à ceux couverts dans les calendriers approuvés, elles doivent obtenir la permission préalable des autorités aéronautiques des Parties contractantes concernées.

Article 12. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquittera des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile

internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de leur pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur le territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers ou de leur équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 13. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin aux fins d'examiner la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises désignées de cette Partie contractante aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires pour la détermination du volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée sur les services convenus.

Article 14. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et transférer de la Hongrie à la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées de la Hongrie ont le droit de convertir et transférer de la Région administrative spéciale de Hong Kong à la Hongrie, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont soumises à aucune commission autre que celle normalement prélevée par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 15. Représentation des entreprises et ventes

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante leurs personnels administratif, technique, d'exploitation et autres personnels spécialisés indispensables pour assurer les services de transport aérien. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent également avoir recours aux services d'une organisation, d'une compagnie ou d'un service aérien agissant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisé à exécuter ces services sur le territoire de ladite Partie contractante.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre ces prestations, et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 16. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation entre ses organismes ou autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encourage en outre ses organismes ou autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les utilisateurs à échanger les informations qui conviennent concernant ces redevances.

Article 17. Consultation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débiteront dans les 60 jours à compter de la date de la réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme qu'elles ont choisi d'un commun accord ou bien, à la demande de l'une des Parties contractantes, le différend est soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres et constitué de la manière suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui puisse être considéré comme neutre dans le différend et qui agit en qualité de Président du tribunal;

b) Si, dans les délais indiqués ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, une Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président qui ne peut être récusé à ce titre et qui a le plus d'ancienneté procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral détermine le champ de sa compétence et établit ses propres règles. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les trente (30) jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles à suivre.

4. À moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques doivent avoir été déposées soixante (60) jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient des audiences dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de faire connaître sa décision par écrit dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissements concernant la décision dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements sont fournis dans les quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7. La décision du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont réparties à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2 b) du présent article.

Article 19. Amendement

Tous amendements au présent Accord approuvés par les Parties contractantes entrent en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités respectives pour l'entrée en vigueur des amendements.

Article 20. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tous les amendements qui y seraient apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante par écrit l'accomplissement de leurs formalités respectives pour l'entrée en vigueur du présent Accord. Le présent Accord entre en vigueur le trentième (30^e) jour de la date de la dernière notification.

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

Fait en double exemplaire à Budapest, le 26 avril 2001 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine :

SANDRA LEE

Pour le Gouvernement de la République de Hongrie :

JÁNOS FÓNAGY

ANNEXE

Table des routes

Première partie

Routes à desservir par l'entreprise ou les entreprises de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong -- Points intermédiaires -- Points en Hongrie -- Points au-delà

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong pourront lors d'un vol ou de tous les vols omettre de faire escale en tout point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur point de départ dans la Région administrative spéciale de Hong Kong.

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué en Hongrie, ou inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement de temps à autre.

4. Aucun point situé en Chine ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

Deuxième partie

Routes à desservir par l'entreprise ou les entreprises désignées de la Hongrie :

Points en Hongrie -- Points intermédiaires -- Points dans la Région administrative spéciale de Hong Kong -- Points au-delà

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par la Hongrie pourront lors d'un vol ou de tous les vols omettre de faire escale en tout point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur point de départ en Hongrie.

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement de temps à autre.

4. Aucun point situé en Chine ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.