

No. 40106

**Netherlands
and
Hungary**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Hungary for air services between and beyond their respective territories (with annex). Budapest, 12 September 1991

Entry into force: *1 January 1994 by notification, in accordance with article 23*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 7 April 2004*

**Pays-Bas
et
Hongrie**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Hongrie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Budapest, 12 septembre 1991

Entrée en vigueur : *1er janvier 1994 par notification, conformément à l'article 23*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 7 avril 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
HUNGARY FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-
SPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Hungary
being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at
Chicago on the seventh day of December 1944;
desiring to contribute to the progress of international civil aviation;
desiring to conclude a new Agreement for the purpose of establishing air services be-
tween and beyond their respective territories, replacing the Agreement between the Gov-
ernment of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Hungarian People's
Republic concerning civil aviation, done at Budapest on 28 May 1957.
have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise re-
quires:

a) the term "the 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
the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments
have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

- for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;
- for the Republic of Hungary the Minister of Transport, Communication and Water
Management;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present ex-
ercised by the said Minister;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2
of the Convention;

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-
suant to article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the
Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

j) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

k) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

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

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

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such

aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4. Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

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 in its nationals or in both; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6. Tariffs

1. The Contracting Parties agree to the application of a country of origin tariff approval regime as set forth in the provisions of this Article.

2. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace and other relevant factors, including cost of operation and tariffs of other airlines for any part of the specified route. Tariffs shall, whenever possible, be agreed between the designated airlines.

3. Aeronautical authorities of both Contracting Parties shall disapprove tariffs for air transportation originating in their respective territories which are:

- a) unreasonably discriminatory in fares and/or conditions;
- b) unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position and therefore harm the interest of consumers;
- c) artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support which aims at protection of the airline in question.

4. If the aeronautical authorities of a Contracting Party, where the air transportation originates, believe that a tariff is not in compliance with the principles set out in paragraph 2 and warrants intervention, they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party immediately.

The aeronautical authorities of the Contracting Party in which the air transportation originates may take unilateral action to prevent the inauguration of the said tariff.

5. When operating a route under fifth freedom traffic rights a designated airline shall not be allowed to charge tariffs for comparable categories which are lower than the tariffs charged by airlines operating under third and/or fourth freedom traffic rights.

However, when operating a route under fifth freedom traffic rights a designated airline shall have the right to match the tariffs of any other airline operating that particular route, operating under third, fourth or fifth freedom traffic rights.

6. Each Party may require filing with its aeronautical authorities of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory.

7. If filing is required, the tariffs shall be submitted by the designated airlines no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

8. Approval of tariffs may be given expressly; or, if the aeronautical authorities in question have not expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submis-

sion, in accordance with paragraph 7 of this Article, the tariffs shall be considered approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 7 of this Article, the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

9. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

10. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

11. Aeronautical authorities shall, whenever necessary or required by either side, consult on the application of this Article and/or the tariffs applied by designated airlines.

Article 7. Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air services (including e.g. air tickets, the issuance of own tickets and airway bills), as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, 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.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations of visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly and free of charge so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

Article 8. Computer Reservation Systems

1. Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) the designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of the CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC will prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Republic of Hungary the prevalent ECAC CRS Code of Conduct will be applicable.

2. A Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated carrier of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated carrier of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated carrier, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 9. Fair and equal opportunities

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

3. The designated airline of one Party shall, when operating agreed services on a specified route take into due consideration the interests of the designated airline of the other Party, when operating on the same route. In particular, the prime objective should be to cater for the current and expected traffic requirements regarding the carriage of passengers, cargo and/or mail on the specified routes.

4. Neither Party shall unilaterally limit the rights contained in this Agreement and Annex as regards the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions applied in a non-discriminatory way and consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

Article 10. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, 60 days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 11. Duties, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board and all advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no local and/or national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 12. Avoidance of Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph I of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 13. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party. Included in such net transfer shall be revenues from sales, in any currency, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of transfer.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer immediately on receipt of approval.

Article 14. Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose and in the case of cargo having the sign of the security control of the country of origin shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 15. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 16. Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17. Consultation and Amendment

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.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 18. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves, directly between the aeronautical authorities or through diplomatic channels.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to ter-

minate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 22. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 23. Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. Upon entry into force this Agreement shall replace the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Hungarian People's Republic concerning civil aviation, done at Budapest on 28 May 1957.

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

Done in duplicate at Budapest in the English language, 12th September 1991.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

H. J. VAN OORDT

For the Government of the Republic of Hungary:

CS. SIKLOS

ANNEX

Route Schedule to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Hungary of 12th September 1991.

1. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in the Netherlands - Intermediate Points - Points in Hungary - Points Beyond in both directions.

2. The airline designated by the Government of the Republic of Hungary shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in Hungary - Intermediate Points - Points in the Netherlands - Points Beyond in both directions.

Notes:

1. Any or all of the points on the specified routes, may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all of the flights.

2. The airlines designated by the Government of the Republic of Hungary and the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to capacity, frequency and aircraft type, in any configuration, unless and insofar it is explicitly stated otherwise in this Annex.

3. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule.

4. However, if a designated airline of a Contracting Party wishes to operate fifth freedom traffic rights on a route to/from/via a country outside Europe where a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, the exercise of these fifth freedom traffic rights shall be subject to an agreement between the designated airlines.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE RELATIF AUX SERVICES AÉ-
RIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Hongrie,

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

Soucieux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un nouvel accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, en remplacement de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République populaire hongroise relatif à l'aviation civile, signé à Budapest le 28 mai 1957;

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte appelle une autre interprétation:

a) le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports et des travaux publics,
- pour la République de Hongrie, du Ministre des Transports, des communications et de la gestion des eaux; ou

dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdits Ministres;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention;

e) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

f) les expressions "service convenu" et "route indiquée" s'entendent respectivement du service aérien international au sens de l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

g) le terme "provisions" s'entend des articles prêts pour la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, à toute personne physique ou morale, pour le transport de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que:

I. des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif, et

II. du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

j) l'expression "système informatique de réservation" (SIR) s'entend d'un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs voyageurs et autres prestations, et qui permet de faire des réservations, de délivrer des billets éventuellement, et d'offrir certaines ou la totalité de ces facilités aux agences de voyages;

k) l'expression "changement d'aéronefs" s'emploie quand une entreprise désignée, assurant un service convenu, utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des appareils de capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur un autre tronçon.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales; et

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret ou du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer

d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point des routes indiquées, à condition que:

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas;

b) en cas de changement d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un seul aéronef au maximum puisse être de dimension égale, et aucun de plus grande dimension que celui utilisé au titre de la troisième ou de la quatrième liberté.

2. Lors des changements d'aéronef, l'entreprise désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel de louage, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres aéronefs.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une telle notification, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à n'importe quel moment, commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ces services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions:

a) si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles, conformément à la Convention;

b) si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) si les autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux; et

d) si l'entreprise manque, d'autre façon, à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débutent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

Article 6. Tarifs

1. Les Parties contractantes s'entendent sur l'application du régime tarifaire du pays d'origine, tel qu'il figure dans les dispositions du présent article.

2. Chaque Partie contractante permet à l'entreprise désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché et autres facteurs pertinents tels que coût d'exploitation et tarifs des autres entreprises de transport aérien sur un tronçon de la route indiquée. Chaque fois que possible, les tarifs font l'objet d'un accord entre les entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs pour les transports aériens émanant de leurs territoires respectifs qui sont:

a) discriminatoires du point de vue prix et/ou conditions;

b) exagérément élevés ou restrictifs par suite de l'abus de position dominante, et de ce fait, sont préjudiciables aux intérêts des utilisateurs;

c) artificiellement bas à cause de subventions ou d'un soutien gouvernemental directs ou indirects visant à protéger l'entreprise en question.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, sur le territoire de laquelle commence le transport aérien, estiment qu'un tarif n'est pas conforme aux principes énumérés au paragraphe 2 et justifie une intervention, elles informent immédiatement celles de l'autre Partie contractante.

Les autorités aéronautiques de la Partie contractante, sur le territoire de laquelle part le transport aérien, peuvent prendre unilatéralement des mesures pour prévenir l'application dudit tarif.

5. Lors de l'exploitation d'une route prévoyant les droits de trafic de cinquième liberté, une entreprise désignée n'est pas autorisée à appliquer des tarifs pour des catégories com-

parables, inférieurs aux tarifs appliqués par des entreprises de transport aérien jouissant de droits de trafic de troisième et/ou quatrième liberté.

Toutefois, pour l'exploitation d'une route au titre des droits de trafic de cinquième liberté, une entreprise désignée a le droit de s'aligner sur les tarifs d'une autre entreprise de transport aérien exploitant ladite route en droits de trafic de troisième, quatrième ou cinquième liberté.

6. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs demandés ou envisagés à destination ou au départ de son territoire.

7. Si le dépôt est exigé, les tarifs sont soumis, par les entreprises désignées, au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, sauf lorsque lesdites autorités acceptent de réduire le délai dans des cas spéciaux.

8. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 7 du présent article, les tarifs seront réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit, comme prévu au paragraphe 7 du présent article, le délai de notification d'un désaccord éventuel est réduit en conséquence.

9. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

10. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

11. Les autorités aéronautiques se consultent chaque fois que nécessaire ou demandé par l'une des Parties contractantes sur l'application du présent article et/ou des tarifs appliqués par les entreprises désignées.

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées:

a) à implanter, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux de promotion des transport aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) à vendre directement ou à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à faire entrer et à employer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par leurs propres agents ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de ladite Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Les deux Parties contractantes n'exigent pas de permis de travail pour le personnel temporaire, titulaire de visas touristes ou autres documents similaires, sauf dans des circonstances spéciales déterminées par les autorités nationales compétentes. Lorsque lesdits autorisations, visas ou documents sont nécessaires, ils sont délivrés sans retard et gratuitement de façon à ne pas retarder l'entrée sur le territoire du personnel concerné.

Article 8. Systèmes informatiques de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues:

a) que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature, y compris leur présentation fallacieuse;

b) que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire de la République de Hongrie, le système prévalent SRO sera applicable.

2. Une Partie contractante garantit au SRO choisi comme système principal par le transporteur désigné de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées, sur le SRO du transporteur désigné de l'autre Partie contractante, des obligations plus rigoureuses que celles imposées sur le SRO de son propre transporteur, en ce qui concerne par exemple:

a) l'exploitation et la vente de services SRO, y compris les règles concernant l'affichage et la mise en forme; et

b) l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériel et logiciel ou l'installation de matériel.

Article 9. Équité et égalité des conditions

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale, susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Les entreprises désignées d'une Partie contractante, en exploitant les services convenus sur une route indiquée, tiennent compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, qui exploite la même route. En particulier, l'objectif primordial doit être de répondre aux besoins présents et prévisibles du trafic, pour ce qui est du transport des passagers, du fret et/ou du courrier sur les routes indiquées.

4. Aucune des deux Parties ne limite unilatéralement les droits énumérés dans le présent Accord et son annexe en ce qui concerne la capacité, la fréquence et la régularité des vols ou le type d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour des impératifs douaniers, techniques, opérationnels ou écologiques, uniformément appliqués et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago.

Article 10. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, soixante (60) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation de vols supplémentaires peuvent être déposées directement par l'entreprise désignée auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 11. Taxes, douanes et redevances

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, boissons et tabac), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, locaux ou nationaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances nationaux et/ou locaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette dernière, qui peuvent exiger que ces articles soient

placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 12. Prévention de la double imposition

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est établi le siège de direction effective de l'entreprise de transport aérien.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation n'est imposable que dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.

Article 13. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes reçoivent l'agrément de ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande et les transferts s'effectuent en devises librement convertibles au taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date du transfert.

Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur agrément.

Article 14. Application des lois, règlements et formalités

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, qui régissent sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée sur ledit territoire et jusqu'au départ inclus.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes, qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine, doivent être respectés par ou au nom des équipages, des passagers, du fret et du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'au départ y compris.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes, qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet et, dans le cas du fret muni du sceau du pays d'origine qui a procédé au contrôle de sécurité, ne sont soumis, exception faite des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés, sur le territoire de chacune des Parties contractantes, sur les opérations des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante, ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 15. Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 16. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes sont convenues de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables, requises par l'autre Partie contractante, pour l'entrée sur son territoire et de prendre les mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main.

Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de mesures de sécurité spéciales pour assurer la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent constamment en conformité avec les dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie

contractante peut lui adresser une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis 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, pour autant que les deux Parties contractantes aient adhéré auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace en question.

Article 17. Consultations et amendement

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la réception de la demande par l'autre Partie contractante, sauf si les Parties contractantes en sont convenues autrement. Ces consultations peuvent avoir lieu de vive voix ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord, convenue entre les Parties contractantes, prend effet à la date à laquelle celles-ci se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord doit être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et elle prend effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles, quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par des négociations, directement entre les autorités aéronautiques, ou par la voie diplomatique.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième, convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes doit désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant un arbitrage du dif-

férend, et le tiers arbitre est choisi dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à n'importe quel moment notifier, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant un point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplacent celles correspondantes du présent Accord.

Article 22. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'au territoire européen du Royaume.

Article 23. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement, dans leurs pays respectifs, des formalités constitutionnelles requises.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera celui conclu entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et la République populaire hongroise relatif à l'aviation civile, signé à Budapest le 28 mai 1957.

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Budapest le 12 septembre 1991, en double exemplaire et en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

J.R.H. MAIJ-WEGGEN

H.J. VAN OORDT

Pour le Gouvernement de la République de Hongrie:

Cs. SIKLOS

ANNEXE

Tableau des routes de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Hongrie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, conclu le 12 septembre 1991.

1. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points aux Pays-Bas - points intermédiaires - points en Hongrie - points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République de Hongrie est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points en Hongrie - points intermédiaires - points au Pays-Bas - points au-delà et vice versa.

Notes :

1. Un point ou tous les points sur les routes indiquées peuvent être, au gré de l'entreprise désignée, omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sont autorisés à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne la capacité, la fréquence et le type d'aéronef, dans n'importe quelle configuration, sauf déclaration explicitement exprimée dans la présente Annexe.

3. Chaque entreprise désignée a le droit d'exercer la totalité des droits de trafic de cinquième liberté sur tous les points intermédiaires et au-delà dans son tableau des routes.

4. Toutefois, si une entreprise désignée d'une Partie contractante souhaite exploiter des droits de trafic de cinquième liberté sur une route à destination ou en provenance d'un pays situé hors de l'Europe, où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploite des droits de trafic de troisième et quatrième libertés, l'exercice desdits droits de trafic de cinquième liberté dépend d'un accord entre les entreprises désignées.