

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1992 Nr. 5

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Hongarije inzake luchtvaartdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden, met bijlage;
Boedapest, 12 september 1991*

B. TEKST

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 respective 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 between and beyond their respective territories, replacing 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.

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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 exercised by the said Minister;

c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized 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 pursuant 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 submission, 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 1 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 terminate 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

(sd.) J. R. H. MAIJ-WEGGEN

(sd.) H. J. VAN OORDT

For the Government of the Republic of Hungary

(sd.) 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.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Hongarije inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Hongarije,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een nieuwe Overeenkomst te sluiten ten behoeve van de instelling van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, ter vervanging van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Hongaarse Volksrepubliek inzake burgerluchtvaart, gedaan te Boedapest op 28 mei 1957,

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

– wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

– wat de Republiek Hongarije betreft, de Minister van Vervoer, Verbindingen en Waterbeheer;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde minister wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

d. de term „grondgebied” heeft, met betrekking tot een Staat, de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoel-einden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage en alle wijzigingen op de Overeenkomst en de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem waarin informatie is opgeslagen over vluchtschema's, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt;

k. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer sectoren van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen die een andere capaciteit hebben dan die gebruikt op een andere sector.

Artikel 2

Verleende rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen of afzetten van internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten op overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, mits:

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval,
- b. indien op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van luchtvaartuig wordt veranderd en wanneer verder dan het punt van verandering meer dan een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, ten hoogste één luchtvaartuig van gelijke grootte is als, en geen enkel luchtvaartuig groter is dan, het luchtvaartuig dat in derde en vierde-vrijheidssectoren wordt gebruikt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en zij kan daartoe commerciële overeenkomsten met een andere luchtvaartmaatschappij aangaan.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking en opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de in arti-

kel 4 bedoelde vergunningen niet te verlenen, deze vergunningen in te trekken of op te schorten of daaraan voorwaarden te verbinden:

a. ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs door in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen; en

d. indien die luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen stemmen in met de toepassing van een regeling voor goedkeuring van het tarief door het land van oorsprong zoals vervat in de bepalingen van dit artikel.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat de tarieven voor luchtvervoer door elke aangewezen luchtvaartmaatschappij worden vastgesteld op basis van commerciële overwegingen ten aanzien van de marktsituatie en andere relevante factoren, met inbegrip van de exploitatiekosten en tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig gedeelte van de omschreven route. Wanneer mogelijk worden tarieven overeengekomen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen verlenen geen goedkeuring aan tarieven voor luchtvervoer

dat afkomstig is uit hun onderscheiden grondgebieden indien die tarieven:

a. op onredelijke wijze discriminerend zijn wat prijzen en/of andere voorwaarden betreft;

b. onredelijk hoog of beperkend zijn wegens misbruik van een overheersende positie en derhalve de belangen van consumenten schaden;

c. kunstmatig laag zijn vanwege onder meer rechtstreekse of indirecte overheidssubsidie of -steun die gericht is op bescherming van de luchtvaartmaatschappij in kwestie.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij waaruit het luchtvervoer afkomstig is, van oordeel zijn dat een tarief niet in overeenstemming is met de in het tweede lid neergelegde beginselen en dat interventie vereist is, stellen zij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk daarvan in kennis.

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij waaruit het luchtvervoer afkomstig is, kunnen eenzijdig maatregelen nemen om de invoering van bedoeld tarief te beletten.

5. Wanneer een route wordt geëxploiteerd met uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten is het een aangewezen luchtvaartmaatschappij niet toegestaan voor vergelijkbare categorieën tarieven in rekening te brengen die lager zijn dan de tarieven in rekening gebracht door luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierde-vrijheidsverkeersrechten uitoefenen.

Wanneer een route wordt geëxploiteerd met uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten heeft een aangewezen luchtvaartmaatschappij echter wel het recht dezelfde tarieven te hanteren als enige andere luchtvaartmaatschappij die dezelfde route exploiteert met uitoefening van derde-, vierde- of vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

6. Elke Partij kan verlangen dat tarieven die in rekening worden gebracht of zullen worden gebracht naar of vanuit haar grondgebied, bij haar luchtvaartautoriteiten worden ingediend.

7. Indien indiening wordt verlangd, worden de tarieven door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen ten hoogste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding overgelegd, tenzij genoemde autoriteiten ermede instemmen deze periode in bijzondere gevallen te bekorten.

8. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van de luchtvaartautoriteiten in kwestie binnen vijftien (15) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het zevende lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Indien de termijn voor de voorlegging van tarieven wordt verkort,

zoals bepaald in het zevende lid van dit artikel, wordt de termijn waarbinnen van het niet goedkeuren kennis dient te worden gegeven dienovereenkomstig verkort.

9. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

10. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven berekenen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn vastgesteld.

11. Wanneer zulks noodzakelijk is of door een der Partijen wordt verlangd, plegen de luchtvaartautoriteiten overleg omtrent de toepassing van dit artikel en/of de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegepaste tarieven.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van luchtdiensten (met inbegrip van bijv. vliegbiljetten, het afgeven van eigen biljetten en luchtvrachtbrieven) alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks, of naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zien af van het vereiste van arbeidsvergunningen, bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten verleent of taken vervult, behalve in door de betrokken nationale autoriteiten te bepalen bijzondere omstandigheden. Wanneer zulke vergunningen, visa of documenten vereist zijn, worden zij onverwijld en kosteloos verstrekt, opdat de binnenkomst van het betrokken personeel in de Staat niet wordt vertraagd.

Artikel 8

Geautomatiseerde boekingsystemen

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:
 - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende weergave daarvan;
 - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van de luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c. in dit opzicht de GBS-Gedragscode aangenomen door de EEG zal gelden op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van de Republiek Hongarije de geldende GBS-Gedragscode van de Europese Burgerluchtvaartconferentie van toepassing zal zijn.
2. Een Overeenkomstsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen vervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij als zijn hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen vervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen vervoerder, bijvoorbeeld ten aanzien van:
 - a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS, en
 - b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 9

Billijke en eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te

nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij nadelig beïnvloeden.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Partij houdt bij de exploitatie van overeengekomen diensten op een omschreven route naar behoren rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij wanneer zij dezelfde route exploiteert. Met name dient het eerste doel te zijn te voorzien in de huidige en verwachte vervoersbehoeften betreffende het vervoer van passagiers, vracht en/of post op de omschreven routes.

4. Geen der Partijen beperkt eenzijdig de in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij vervatte rechten ten aanzien van de omvang van het vervoer, de frequentie of regelmaat van de dienst of het type vliegtuig dat of de typen vliegtuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij wordt/worden geëxploiteerd, behalve voor zover nodig uit een oogpunt van douane, technische voorschriften, exploitatie of milieu, in welk geval zulke beperkingen onder eenvormige voorwaarden worden toegepast op non-discriminatoire wijze en verenigbaar met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 10

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt 60 dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse-indeling en het aantal der zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 11

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrust-

tingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand (waaronder etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden, en reclame- en promotiemateriaal aan boord van zodanige luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen, mits genoemde uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Ten aanzien van normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden gebracht door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord worden genomen van een luchtvaartuig dat wordt geëxploiteerd door een zodanige aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend zijn bestemd voor gebruik aan boord tijdens de exploitatie van internationale diensten, gelden geen lokale en/of nationale heffingen en belastingen, waaronder douanerechten en inspectiekosten, die op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, zelfs niet wanneer deze voorraden worden gebruikt op delen van het traject die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van de hierboven genoemde goederen kan worden verlangd dat zij onder toezicht en controle van de douane worden gehouden. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd, dat een Overeenkomstsluitende Partij ertoe kan worden verplicht reeds op de hierboven genoemde artikelen geheven douanerechten terug te betalen.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van laatstgenoemde Partij, die kunnen verlangen dat deze onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 12

Vermijding van dubbele belasting

1. Inkomen en winst uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal vervoer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de ondernemingen is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de ondernemingen is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen en door met de exploitatie van zulke luchtvaartuigen verband houdende roerende goederen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomen en winst uit deelneming in een samenwerkingsverband („pool”), een gemeenschappelijke onderneming („joint business”) of een internationale exploitatie-instelling („international operating agency”).

Artikel 13

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overmaking zijn begrepen inkomsten uit verkopen, in welke valuta dan ook, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten en van bijkomende of aanvullende diensten, en de gebruikelijke commerciële rente op deze inkomsten verkregen terwijl zij op een deposite rekening stonden in afwachting van de overmaking.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen ontvangen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na aanvraag goedkeuring voor zulk een overmaking in een vrij inwisselbare valuta, tegen de officiële wisselkoers voor omwisseling van de plaatselijke valuta op de datum van overmaking. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn vrij de feitelijke overmaking onmiddellijk na ontvangst van de goedkeuring te verrichten.

Artikel 14

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij

van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit genoemd grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten en in het geval van lading voorzien van het merkteken van de veiligheidscontrole in het land van oorsprong, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 15

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of

geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn verstrekt aan haar eigen onderdanen.

Artikel 16

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het

Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een luchtvaartuig, of zich dreigt voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkander, ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij anderszins overeengekomen. Bedoeld overleg kan mondeling of schriftelijk geschieden.

3. Elke door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijziging op deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

4. Elke wijziging op de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en treedt in werking op een door deze autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van de onderhavige Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge

onderhandelingen, rechtstreeks tussen de luchtvaartautoriteiten dan wel langs diplomatieke weg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandeling het geschil te regelen, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen gezamenlijk de derde aanwijzen, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing wordt verzocht, en de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig dagen aangewezen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig dagen en indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn is aangewezen, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan op grond van het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Beëindiging

Deze Overeenkomst blijft van kracht totdat een Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doet van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken vóór het verstrijken van deze termijn. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt beheerst in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 22

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 23

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

2. Bij inwerkingtreding vervangt deze Overeenkomst de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Hongaarse Volksrepubliek inzake burgerluchtvaart, gedaan te Boedapest op 28 mei 1957.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Boedapest, in de Engelse taal, op 12 september 1991.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) J. R. H. MAY-WEGGEN

(w.g.) H. J. VAN OORDT

Voor de Regering van de Republiek Hongarije

(w.g.) CS. SIKLOS

BIJLAGE

Vluchtschema bij de Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Hongarije van 12 september 1991.

1. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

Punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Hongarije – verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De door de Regering van de Republiek Hongarije aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de onderstaand aangegeven routes:

Punten in Hongarije – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

Opmerkingen:

1. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan/kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op elke vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen.

2. De luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Hongarije wordt toegestaan vluchten te exploiteren op de bovenvermelde routes, zonder beperkingen ten aanzien van capaciteit, frequentie en type luchtvaartuig, met elke klasse-indeling, tenzij en voor zover in deze Bijlage uitdrukkelijk anders is vermeld.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht volledige-vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten in haar onderscheiden vluchtschema.

4. Indien een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij evenwel vijfde-vrijheidsverkeersrechten wenst uit te oefenen op een route naar/van/via een land buiten Europa waar een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij derde en vierde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent, is de uitoefening van deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten onderworpen aan een overeenkomst tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 23, eerste lid, in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 22 slechts voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst bekend gemaakt in *Stb.* H 165. De vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, is geplaatst in *Trb.* 1973, 109; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1985, 45.

Van de op 28 mei 1957 te Boedapest tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Hongaarse Volksrepubliek inzake burgerluchtvaart, naar welke Overeenkomst onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1957, 116; zie ook *Trb.* 1958, 43.

Van het op 14 september 1963 te Tokio tot stand gekomen Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag in artikel 16, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1964, 115 en de vertaling in *Trb.* 1964, 186; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 113.

Van het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag in artikel 16, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 50; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 114.

Van het op 23 september 1971 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht

tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, naar welk Verdrag in artikel 16, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 218; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 115.

Uitgegeven de zeventiende januari 1992.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK