

brotflutningsaðgerðina af öðrum ástæðum ber skipulagsríkinu og hverju þátttökuríkjana að senda á eigin kostnað endursendu einstaklingana, sem þau bera ábyrgð á, aftur til viðkomandi yfirráðasvæða sinna.

removal operation has to be aborted for other reasons, the organising Member State and each participating Member State shall take responsibility, at its own cost, for the return of the returnees, for whom they are responsible, to their respective territories.

AUGLÝSING

um loftferðasamning við Hong Kong.

Samningur milli ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands og stjórnvalda á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong í alþýðulýðveldinu Kína um flugþjónustu, sem gerður var í Reykjavík 9. ágúst 2004, öðlaðist gildi 29. október 2004. Um gildistöku ákvæða 10. gr. samningsins fer samkvæmt 6. mgr. þeirrar greinar og verður tilkynnt um gildistöku þessara ákvæða síðar.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utánríkisráðuneytinu, 3. nóvember 2004.

Davíð Oddsson.

Gunnar Snorri Gunnarsson.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR

milli ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands og stjórnvalda á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong í alþýðulýðveldinu Kína um flugþjónustu.

Ríkisstjórn Lýðveldisins Íslands og stjórnvöld á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong í alþýðulýðveldinu Kína („sérstjórnarsvæðinu Hong Kong“) (hér á eftir nefnd samningsaðilar),

sem hafa hug á að gera samning í því skyni að skapa grundvöll að flugþjónustu milli sérstjórnarsvæðisins Hong Kong og Lýðveldisins Íslands,

hafa orðið ásátt um eftirfarandi:

AGREEMENT

between the Government of the Republic of Iceland and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China concerning Air Services

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

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

Have agreed as follows :

1. gr.
Skilgreiningar.

Í samningi þessum hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér greinir, nema annað leiði af samhengi:

- a) „flugmálayfirvöld“ merkir, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Hong Kong, flugmálastjóra þess og, að því er varðar Lýðveldið Ísland, samgönguráðherra eða, í báðum tilvikum, annan aðila eða stofnun sem hefur verið falið að inna af hendi störf, sem nú eru í verkahring fyrrnefndra yfirvalda, eða hliðstæð störf;
- b) „tilnefnt flugfélag“ merkir flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi skv. 4. gr. samnings þessa;
- c) „svæði“ merkir eyna Hong Kong, Kowloon og Nýju yfirráðasvæðin, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Hong Kong, og, að því er varðar Lýðveldið Ísland, „yfirráðasvæði“, samanber merkingu þess orðs í 2. gr. samþykktar um alþjóðafflugmál sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944;
- d) hugtökin „flugþjónusta“, „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugfélag“ og „viðkoma án viðskipta“ hafa þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 96. gr. fyrrnefndrar samþykktar;
- e) „samningur þessi“ tekur til viðaukans við samning þennan og hverrar breytingar við hann eða við samning þennan;
- f) „afnotagjald“ merkir gjald sem lögbær yfirvöld taka eða heimila að sé tekið af flugfélögum fyrir að láta þeim í té eignir eða aðstöðu á flugvelli eða flugleidsögubúnað, þar með talin tengd þjónusta og aðstaða, fyrir loftför, áhafnir þeirra, farþega og farm;
- g) „gjald“ merkir eitt eða fleiri eftirfarandi atriða:
 - i) fargjald, sem flugfélag tekur fyrir að flytja farþega og farangur þeirra í áætlunarflugi, og gjöld og skilyrði fyrir þjónustu sem er viðbót við slíkan flutning;
 - ii) verð sem flugfélag setur upp fyrir flutning farms (að frátöldum pósti) í áætlunarflugi;
 - iii) skilyrði fyrir því hvenær hvert slíkt fargjald eða verð, þar með talinn hver sá

Article 1
Definitions

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

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director-General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Iceland, the Ministry of Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Republic of Iceland has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;
- (d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- (e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (f) the term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (g) The term “tariff” means one or more of the following :
 - (i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - (ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
 - (iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or

ábati sem fylgir því, er boðið fram og hvenær það gildir; og

- iv) umboðslaun sem flugfélag greiðir umboðsmanni vegna seldra farmiða eða fylgibréfa farms sem umboðsmaðurinn gengur frá vegna flutnings í áætluðum flugi.

2. gr.

Ákvæði Chicago-samþykktarinnar sem gilda um alþjóðlega flugþjónustu.

Samningsaðilarnir skulu, er þeir beita ákvæðum samnings þessa, aðhafast í samræmi við ákvæði samþykktarinnar um alþjóðflugmál, sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, að meðtöldum ákvæðum viðaukana við hana og hvernar breytingar á samþykktinni eða viðaukunum við hana, sem gilda um báða samningsaðila, að því marki sem fyrrnefnd ákvæði gilda um alþjóðlega flugþjónustu.

3. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum eftirtalin réttindi með tilliti til alþjóðlegrar flugþjónustu hans:
 - a) réttindi til að fljúga þvert yfir svæði sitt án þess að lent sé;
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á svæði sínu án viðskipta.
2. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum þau réttindi, sem tilgreind eru í samningi þessum, í þeim tilgangi að halda uppi alþjóðlegri flugþjónustu á þeim leiðum sem tilgreindar eru í viðeigandi hluta viðaukans við samning þennan. Fyrrnefnd flugþjónusta og leiðir eru hér að aftan nefndar „samþykkt flugþjónusta“ og „tilgreindar leiðir“. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu, meðan þau halda uppi samþykktri flugþjónustu á tilgreindri leið, njóta, auk þeirra réttinda sem tilgreind eru í 1. mgr. þessarar greinar, þeirra réttinda að hafa viðkomu á svæði hins samningsaðilans á stöðum, sem ákveðnir eru á viðkomandi leið í samræmi við ákvæði viðaukans við samning þennan, í þeim tilgangi að taka um borð og setja af farþega og farm, þar með talinn pósti, hvort um sig eða hvoru tveggja.
3. Ekkert í 2. mgr. þessarar greinar telst veita hinum tilnefndu flugfélögum annars samningsaðilans rétt til að taka um borð, á einum stað á svæði hins samningsaðilans, farþega og farm, þar með talinn pósti, sem fluttir eru

rate including any benefit attached to it; and

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

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

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

Article 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services :
 - (a) the right to fly across its area without landing;
 - (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and

gegn gjaldi til annars ákvörðunarstaðar á svæði hins samningsaðilans.

4. Geti tilnefnt flugfélag ekki haldið uppi flugþjónustu á venjubundnum leiðum sínum sakir vopnaðra átaka, óróa eða framvindu af pólitískum toga eða sérstakra og óvenjulegra aðstæðna skal hinn samningsaðilinn kappkosta að auðvelda viðkomandi flugfélagi að halda áfram uppi fyrrnefndri þjónustu með því að endurskipuleggja leiðir með viðeigandi hætti til bráðabirgða.

4. gr.

Tilnefning flugfélaga og veiting leyfis þeim til handa.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilkynna hinum samningsaðilanum skriflega um tilnefningu eins eða fleiri flugfélaga, sem hyggjast halda uppi samþykktri flugþjónustu á hinni tilgreindu leið, og rétt til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim.
2. Við móttöku slíkrar tilnefningar skal hinn samningsaðilinn, án tafar og með fyrirvara um ákvæði 3. og 4. mgr. þessarar greinar, veita því flugfélagi eða þeim flugfélögum, sem tilnefnd eru, tilskilin rekstrarleyfi.
3. a) Stjórnvöldum á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong skal heimilt að synja þess að veita þau rekstrarleyfi, sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, eða að setja þau skilyrði, sem þau kunna að telja nauðsynleg varðandi hagnýtingu tilnefnds flugfélags á réttindunum, sem tilgreind eru í 2. mgr. 3. gr. samnings þessa, ávallt þegar þau telja ekki nægilega upplýst að veruleg eignarhlutdeild í flugfélagi og raunveruleg yfirráð yfir því séu í höndum ríkisstjórnar Íslands eða íslenskra ríkisborgara.
- b) Ríkisstjórn Íslands skal heimilt að synja þess að veita rekstrarleyfið, sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, eða að setja þau skilyrði, sem hún kann að telja nauðsynleg varðandi hagnýtingu tilnefnds flugfélags á réttindunum sem tilgreind eru í 2. mgr. 3. gr. samnings þessa, ávallt þegar hún telur ekki nægilega upplýst að slíkt flugfélag sé skráð og hafi aðalstarfsstöð sína á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong.

cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

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

Article 4

Designation of and Authorisation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.
- (3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Iceland or its nationals.
- (b) The Government of Iceland shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

4. Flugmálayfirvöldum annars sammingsaðila er heimilt að krefjast þess af flugfélagi, sem hinn sammingsaðilinn tilnefni, að það sýni fram á hæfni sína til að uppfylla þau ákvæði laga og reglugerða sem slík yfirvöld beita að jafnaði og eðlilegt má teljast er um ræðir rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu.
5. Þegar flugfélag hefur verið tilnefnt með þeim hætti er fyrir greinir og fengið leyfi má það hefja þá samþykktu flugþjónustu, er um ræðir, að því tilskildu að það uppfylli þau ákvæði sammings þessa sem við eiga.

5. gr.

Afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfis.

1. Hvorum sammingsaðila um sig er heimilt að afturkalla eða fella tímabundið niður rekstrarleyfi sem gerir flugfélagi, sem hinn sammingsaðilinn hefur tilnefnt, kleift að hagnýta sér þau réttindi, sem um getur í 2. mgr. 3. gr. sammings þessa, eða að setja þau skilyrði sem hann kann að telja nauðsynleg varðandi hagnýtingu þessara réttinda:
- a) i) er um ræðir stjórnvöld á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong, ávallt þegar þau telja eigi nægilega upplýst að veruleg eignarhlutdeild í fyrrnefndu flugfélagi og raunveruleg yfirráð yfir því séu í höndum ríkisstjórnar Íslands eða íslenskra ríkisborgara;
- ii) er um ræðir ríkisstjórn Íslands, ávallt þegar hún telur eigi nægilega upplýst að fyrrnefnt flugfélag sé skráð og hafi aðalstarfsstöð sína á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong; eða
- b) ef fyrrnefnt flugfélag fullnægir ekki ákvæðum gildandi laga og reglugerða sammingsaðilans sem veitir þau réttindi; eða
- c) ef fyrrnefnt flugfélag starfar á annan hátt ekki samkvæmt skilyrðum þeim sem kveðið er á um í samningi þessum.
2. Ef tafarlaus afturköllun eða tafarlaus tímabundin niðurfelling rekstrarleyfisins, er um getur í 1. mgr. þessarar greinar, eða setning skilyrða þeirra, er þar er getið, er ekki nauðsynleg til þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglugerðum skal slíkum rétti aðeins beitt að undangengnum viðræðum við hinn sammingsaðilann.

- (4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
- (a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Iceland or its nationals;
- (ii) in the case of the Government of Iceland, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

6. gr.

Meginreglur um rekstur samþykkrar flugþjónustu.

1. Tilnefnd flugfélög beggja samningsaðila skulu fá sanngjörn og jöfn tækifæri til að halda uppi samþykkrri flugþjónustu á hinum tilgreindu leiðum.
2. Við rekstur samþykkrar flugþjónustu skulu tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig taka tillit til hagsmuna tilnefndra flugfélaga hins samningsaðilans svo að eigi sé óhæfilega íþyngt þeirri þjónustu sem hin síðarnefndu halda uppi á sömu flugleiðum eða hluta þeirra.
3. Samþykkt flugþjónusta, sem tilnefnd flugfélög samningsaðilanna veita, skal vera í nánú samræmi við flutningsþarfir almennings á hinum tilgreindu leiðum og meginmarkmiðið með henni skal vera að bjóða fram, með hæfilegri hleðslunýtingu, nægjanlega flutningsgetu til þess að anna raunverulegri og hæfilega áætlaðri flutningsþörf fyrir farþega og farm, þar með talinn pósti, sem koma upphaflega frá eða eru á leið inn á svæði samningsaðilans sem hefur tilnefnt viðkomandi flugfélag. Flutningur farþega og farms, að meðtöldum pósti, sem eru teknir um borð og settir af á stöðum á hinum tilgreindu leiðum, öðrum en stöðum á svæði þess samningsaðila sem tilnefndi viðkomandi flugfélag, skal fara fram í samræmi við þá meginreglu að flutningsgeta sé miðuð við:
 - a) flutningaþörf til og frá svæði samningsaðilans sem hefur tilnefnt viðkomandi flugfélag;
 - b) flutningaþörf þess landsvæðis sem hin samþykkt þjónusta fer um, að teknu tilliti til annarrar flugþjónustu sem flugfélög þeirra ríkja, sem ná yfir fyrrnefnt landsvæði, hafa komið á; og
 - c) þörf fyrir gegnumflug.
4. Sú flutningsgeta, sem bjóða ber fram á tilgreindum leiðum, skal vera í samræmi við sameiginlegar ákvarðanir samningsaðila hverju sinni.

7. gr.

Viðurkenning vottorða.

Hvor samningsaðili um sig skal taka gild loft-hæfisskírteini, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða fullgildir og eigi eru útrunnin, til þess að unnt sé að halda uppi þeirri

Article 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provisions for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :
 - (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
 - (c) the requirements of through airline operation.
- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7

Recognition of Certificates

Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and

flugþjónustu, sem samningur þessi kveður á um, að því tilskildu að kröfur, sem gerðar eru vegna slíkra skírteina eða leyfa, jafngildi að minnsta kosti þeim lágmarksviðmiðunum sem heimilt er að setja samkvæmt samþykktinni um alþjóðaflugmál sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944.

8. gr.

Gjöld.

1. Gjöld, sem tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans tekur fyrir flutning til svæðis hins samningsaðilans og frá því, skulu samþykkt af flugmálayfirvöldum beggja samningsaðila og miðuð við sanngjarna fjárhæð, að teknu hæfilegu tilliti til allra atriða, sem máli skipta, þar á meðal rekstrarkostnaðar, hagsmuna notenda, sanngjarns ágóða og gjalda annarra flugfélaga sem starfa á sömu leið, allri eða hluta hennar.
2. Tilnefnd flugfélög samningsaðilanna, sem leita eftir samþykki fyrir gjöldum, geta komið sér saman um gjöldin, sem um getur í l. mgr. þessarar greinar, og haft samráð við önnur flugfélög, sem starfa á sömu leið, allri eða hluta hennar, áður en þau gera tillögu um slík gjöld. Samt sem áður skal ekki meina tilnefndu flugfélagi að gera tillögu um, eða flugmálayfirvöldum samningsaðilanna að samþykkja, hvaða gjald sem er, hafi fyrrnefndu flugfélagi mistekist að fá samþykki hinna tilnefndu flugfélaganna fyrir slíku gjaldi eða ef ekkert annað tilnefnt flugfélag starfar á sömu leið.
3. Tilnefnt flugfélag, sem leitar eftir samþykki fyrir gjaldi sem tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans gerir tillögu um fyrir flutninga til eða frá svæði hins samningsaðilans, skal leggja tillögu að gjaldinu fyrir flugmálayfirvöld samningsaðilanna í þeirri mynd, sem flugmálayfirvöldin kunna hvor um sig að gera kröfu um, til þess að tryggj sé að þær upplýsingar, sem um getur í g-lið 1. gr., séu látnar í té. Leggja ber tillöguna fyrir eigi síðar en 60 dögum (eða með skemmri fyrirvara sem flugmálayfirvöld samningsaðilanna kunna að verða ásátt um) fyrir þann dag sem lagt er til að gjaldið taki gildi. Líta ber svo á að tillaga að gjaldi hafi verið lögð fyrir flugmálayfirvöld samningsaðila þann dag er þau veita henni viðtöku.

licences issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

Article 8

Tariffs

- (1) The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating on the whole or part of the same route.
- (2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating on the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route.
- (3) Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1(g). It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree on) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

4. Flugmálayfirvöld annars samningsaðilans geta, hvenær sem er, samþykkt tillögu að gjaldi og, að því tilskildu að hún hafi verið lögð fyrir í samræmi við ákvæði 3. mgr. þessarar greinar, skal líta svo á að flugmálayfirvöld þess sama samningsaðila hafi samþykkt hana, nema flugmálayfirvöld annars samningsaðilans hafi, innan 30 daga (eða með skemmri fyrirvara sem flugmálayfirvöld samningsaðilanna kunna að verða ásáttum) frá þeim degi er tillagan er lögð inn, afhent flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans skriflega tilkynningu þess efnis að þau samþykki ekki það gjald sem tillaga er gerð um.
5. Flugmálayfirvöld samningsaðilanna geta ákveðið gjaldið sameiginlega hafi tilkynning um andmæli verið send í samræmi við ákvæði 4. mgr. þessarar greinar. Annar samningsaðilinn getur, í þessu skyni og innan 30 daga frá afhendingu tilkynningar um andmæli, óskað eftir viðræðum milli flugmálayfirvalda samningsaðilanna sem skulu fara fram innan 30 daga frá þeim degi er annar samningsaðilinn veitir slíkri skriflegri beiðni viðtöku.
6. Flugmálayfirvöld annars samningsaðilans geta, jafnhliða því að þau samþykkja gjöld, látið þær lokadagsetningar, sem þau telja við hæfi, fylgja samþykki sínu. Fylgi gjaldi lokadagsetning skal það gilda fram til þess dags nema hlutaðeigandi flugfélag eða flugfélög felli gjaldið úr gildi með samþykki flugmálayfirvalda beggja samningsaðila eða tillaga að öðru gjaldi þess í stað sé lögð fyrir og samþykkt áður en lokadagur fyrrnefnda gjaldsins rennur upp. Hafi gjald verið samþykkt án lokadagsetningar og hafi engin tillaga að nýju gjaldi verið lögð inn og samþykkt skal fyrrnefnda gjaldið gilda uns flugmálayfirvöld annars hvors samningsaðila tilkynna að þau felli samþykki sitt úr gildi. Tilkynna ber um væntanlega lokadagsetningu gjaldsins með að minnsta kosti 90 daga fyrirvara. Flugmálayfirvöld hins samningsaðilans geta, innan 30 daga frá því að þau veita fyrrnefndri tilkynningu viðtöku, óskað eftir að flugmálayfirvöld samningsaðilanna hafi samráð sín á milli til þess að taka megi sameiginlega ákvörðun um nýtt gjald. Efna ber til samráðs innan 30 daga frá þeim degi er
- (4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree on) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party a written notice of disapproval of the proposed tariff.
- (5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date on which the other Contracting Party receives such a request in writing.
- (6) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date. When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party give notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date

samningsaðilinn, er sendi upphaflegu tilkynninguna, veitir slíkri beiðni í rituðu máli viðtöku.

7. Samþykki flugmálayfirvöld annars samningsaðilans ekki gjald í samræmi við 4. mgr. þessarar greinar og hafi flugmálayfirvöldum samningsaðilanna ekki tekist að ákveða gjald sameiginlega í samræmi við 5. og 6. mgr. þessarar greinar er heimilt að leysa slíka deilu í samræmi við ákvæði 18. gr. samnings þessa.

9. gr.

Tollar.

1. Loftför, sem hin tilnefndu flugfélög annars samningsaðilans nota í alþjóðlegri flugþjónustu, venjulegur tækjabúnaður þeirra, eldsneyti, smurefni, einnota tæknibirgðir, varahlutir, þar með taldir hreyflar, og aðföng (þar með talinn, en þó ekki eingöngu, matur, drykkir og tóbak) um borð í slíkum loftförum skulu, af hálfu hins samningsaðilans og með gagnkvæmum hætti, undanþegin öllum tollum, vörugjöldum og öðrum sambærilegum greiðslum og gjöldum, öðrum en þeim sem til eru komin vegna veittrar þjónustu við komu, enda verði slíkur venjulegur tækjabúnaður og aðrir hlutir áfram um borð í loftförunum.
2. Venjulegur tækjabúnaður, eldsneyti, smurefni, einnota tæknibirgðir, varahlutir, þar með taldir hreyflar, aðföng (þar með talinn, en þó ekki eingöngu, matur, drykkir og tóbak), birgðir prentaðra farseðla, fylgibréf farms, prentað efni, sem ber merki tilnefnds flugfélags annars samningsaðilans, og venjulegt kynningarefni, sem það tilnefnda flugfélag dreifir án endurgjalds, sem fyrnefnt tilnefnt flugfélag kemur með, eða komið er með fyrir þess hönd, inn á svæði hins samningsaðilans eða eru tekin um borð í loftfar, sem er í rekstri þess, skulu undanþegin öllum tollum, vörugjöldum og öðrum sambærilegum greiðslum og gjöldum, öðrum en þeim sem til eru komin vegna veittrar þjónustu við komu, jafnvel þótt nota eigi slíkan venjulegan tækjabúnað og aðra hluti á hluta ferðarinnar yfir svæði hins samningsaðilans.

the other Contracting Party receives such request in writing.

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

Article 9

Customs Duties

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

3. Heimilt er að gera kröfu um að venjulegur tækjabúnaður og aðrir hlutir, sem um getur 1. og 2. mgr. þessarar greinar, séu hafðir undir eftirliti og í umsjá tollyfirvalda hins samningsaðilans.
 4. Heimilt er að afferma venjulegan tækjabúnað og aðra hluti, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, á svæði hins samningsaðilans að fram komnu samþykki tollyfirvalda þess samningsaðila. Í slíkum tilvikum skulu þær undanþágur, sem kveðið er á um í 1. mgr. þessarar greinar, gilda um slíkan venjulegan tækjabúnað og hluti með gagnkvæmum hætti þar til þeir eru fluttir úr landi að nýju eða þeim ráðstafað á annan hátt í samræmi við tollareglugerðir. Tollyfirvöld hins samningsaðilans, sem fyrr er getið, geta, samt sem áður, gert kröfu um að slíkur venjulegur tækjabúnaður og hlutir séu hafðir undir eftirliti og í umsjá þeirra uns þeim er ráðstafað.
 5. Undanþágan, sem kveðið er á um í þessari grein, gildir einnig þegar tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans hefur gert samkomulag við annað flugfélag eða flugfélög um lán eða tilfærslu, á svæði hins samningsaðilans, á þeim venjulega tækjabúnaði og öðrum hlutum, sem um getur í 1. og 2. mgr. þessarar greinar, enda veiti hinn samningsaðilinn, sem fyrr er getið, fyrrnefndu öðru flugfélagi eða flugfélögum slíkar undanþágur með sama hætti.
 6. Farangur og farnur í beinum umflutningi þvert yfir svæði samningsaðila skulu undanþeginn tollum, vörugjöldum og öðrum sambærilegum greiðslum og gjöldum, öðrum en þeim sem til eru komin vegna veittrar þjónustu við komu.
- (3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.
 - (4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such a time.
 - (5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.
 - (6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

10. gr.

Leiðir til að komast hjá tvísköttun.

1. Tekjur eða hagnaður flugfélags annars samningsaðilans af rekstri loftfara í millilandaflutningum á þess vegum, þar með talinn af þáttöku í þjónustusamlagi, sameiginlegum rekstri flutninga í lofti eða alþjóðlegum rekstrarsamtökum, sem er skattskyldur á svæði hans, skal undanþeginn tekjuskatti, sköttum af hagnaði og öllum öðrum sköttum af tekjum eða hagnaði sem lagðir eru á á svæði hins samningsaðilans.
 2. Fé og eignir flugfélags annars samningsaðilans, er tengjast rekstri loftfara í millilandaflutningum, skulu undanþeginn álögðum
- (1) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income or profits imposed in the area of the other Contracting Party.
 - (2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be

Article 10

Avoidance of Double Taxation

- sköttum, af öllu tagi og eins og þeim er lýst hvar sem vera skal, á fé og eignir á svæði hins samningsaðilans.
3. Gróði sem hlýst af ráðstöfun loftfara, sem notuð eru í millilandaflutningum, og ráðstöfun lausafjár, sem tengt er rekstri slíkra loftfara, og flugfélag annars samningsaðilans hirðir skal undanþeginn álöggðum tekjuskatti á svæði hins samningsaðilans.
4. Í þessari grein hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér greinir:
- a) „tekjur eða hagnaður“ merkir afrakstur og brúttótekjur af rekstri loftfara, sem flytja farþega, búfé, vörur, póst eða söluvarning milli landa, meðal annars:
 - i) af leiguflugi eða útleigu loftfars;
 - ii) af sölu farmiða eða sambærilegra skjala og af veitingu þjónustu í tengslum við slíka flutninga, annaðhvort flugfélaginu sjálfu til handa eða hverju öðru flugfélagi; og
 - iii) vaxtatekjur af sjóðum sem tengjast rekstri loftfara í millilandaflutningum með beinum hætti;
 - b) „millilandaflutningar“ merkir alla flutninga með loftfari nema um sé að ræða flutninga milli staða á svæði hins samningsaðilans eingöngu;
 - c) „flugfélag annars samningsaðilans“ merkir, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Hong Kong, skráð flugfélag með aðalstarfsstöð sína á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong og, að því er varðar Ísland, flugfélag þar sem veruleg eignarhlutdeild og raunveruleg yfirráð yfir því eru í höndum ríkisstjórnar Íslands eða íslenskra ríkisborgara;
 - d) „lögbært yfirvald“ merkir, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Hong Kong, skattstjóra þess eða viðurkenndan fulltrúa hans eða annan aðila eða stofnun, sem hefur verið falið að inna af hendi störf sem nú eru í verkahring skattstjórnans eða hliðstæð störf, og, að því er varðar lýðveldið Ísland, fjármálaráðuneytið eða viðurkenndan fulltrúa þess.
5. Lögbær yfirvöld samningsaðilanna skulu leitast við, með viðuræðum, að leysa hverja deilu um túlkun eða beitingu þessarar
- exempt from taxes of every kind and description on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.
- (3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.
- (4) For the purposes of this Article:
- (a) the term “income or profits” includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:
 - (i) the charter or rental of aircraft;
 - (ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and
 - (iii) interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;
 - (b) the term “international traffic” means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;
 - (c) the term “airline of one Contracting Party” means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of Iceland, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of Iceland or its nationals;
 - (d) the term “competent authority” means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the Republic of Iceland, the Ministry of Finance, or their authorised representative.
- (5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any dis-

greinar með gagnkvæmu samkomulagi. Ákvæði 18. gr. gilda ekki um neina slíka deilu.

6. Hvor samningsaðili um sig skal, þrátt fyrir ákvæði 22. gr., tilkynna hinum um það (skriflega) þegar meðferð þeirri, sem krafist er samkvæmt lögum hans til þess að ákvæði þessarar greinar geti öðlast gildi, er lokið og skulu ákvæði þessarar greinar öðlast gildi þann dag er seinni tilkynningin er dagsett. Eftir það skulu ákvæði greinarinnar koma til framkvæmda:

a) á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong, fyrir hvert matsár sem hefst 1. apríl eða síðar almanaksárið næst á eftir því almanaksári þegar samningur þessi eða grein þessi öðlast gildi, hvort sem síðar verður;

b) í lýðveldinu Íslandi, fyrir hvert matsár sem hefst 1. janúar eða síðar almanaksárið næst á eftir því almanaksári þegar samningur þessi eða grein þessi öðlast gildi, hvort sem síðar verður.

7. Þrátt fyrir ákvæði 20. gr., sé tilkynnt um uppsögn samnings þessa samkvæmt þeirri grein, skulu ákvæði þessarar greinar úr gildi falla:

a) á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong, fyrir hvert matsár sem hefst 1. apríl eða síðar almanaksárið næst á eftir því almanaksári þegar tilkynning er send;

b) í lýðveldinu Íslandi, 1. janúar almanaksárið næst á eftir því almanaksári þegar tilkynning er send.

8. Ákvæði þessarar greinar skulu eigi gilda að því tilskildu að samningur sé í gildi milli samningsaðilanna um að komast hjá tvísköttun, að því er tekjuskatta varðar, þar sem kveðið er á um sambærilegar undanþágur og þær sem kveðið er á um í þessari grein.

11. gr.

Flugvernd.

1. Hvor samningsaðili um sig áréttar að skyldur hans gagnvart hinum samningsaðilanum, sem felast í að vernda almenningsflug gegn ólögætum aðgerðum, eru óaðskiljanlegur hluti af samningi þessum. Hvorum samningsaðila um sig ber sérstaklega að bregðast við í samræmi við flugverndarákvæði samn-

putes regarding the interpretation or application of this Article. Article 18 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 22 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify the other (in writing) of the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and the Article shall enter into force on the date of the latter notification. The Article shall then be applied:

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later;

(b) in the Republic of Iceland, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later.

(7) Notwithstanding Article 20 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect :

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) in the Republic of Iceland, 1st January in the calendar year next following that in which notice is given.

(8) This Article shall not have effect so long as an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, has effect between the Contracting Parties.

Article 11

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Con-

ingsins um lögprot og aðra verknaði í loftförum, sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963, samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem undirritaður var í Haag 16. desember 1970, samningsins um að koma í veg fyrir ólögmetar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971, bókunar til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem undirrituð var í Montreal 24. febrúar 1988, og samningsins um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau sem undirritaður var í Montreal 1. mars 1991.

2. Hvor samningsaðili um sig skal, að fenginni beiðni þar um, veita hinum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþegum þeirra og áhöfn, flugvöllum og flugleiðsögubúnaði, og sérhverja aðra ógnun við öryggi í almenningsflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, bregðast við í samræmi við gildandi flugverndarákvæði sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur sett og eru tilgreind sem viðaukar við samþykktina um alþjóðaflugmál sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944. Hvor samningsaðili um sig skal gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara, sem eru skráð hjá honum, eða rekstraraðilar loftfara, sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á svæði hans, og rekstraraðilar flugvalla á svæði hans starfi í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að slíkir rekstraraðilar loftfara skuli fara að þeim flugverndarákvæðum er um getur í 3. mgr. þessarar greinar og hinn samningsaðilinn gerir kröfu um vegna komu inn á svæði hans, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal tryggja að fullnægjandi ráðstafanir séu gerðar með virkum hætti á svæði hans til að vernda loftför og skoða farþega, áhöfn, handfarangur, farangur, farm og birgðir loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor samningsaðili um sig skal og taka til vinsamlegrar athugunar allar óskir hins

vention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

- (2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.
- (4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathet-

samningsaðilans um réttmætar og sérhæfðar öryggisráðstafanir til þess að mæta sérstakri ógnun.

5. Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningssloftfara eða öðrum ólöglegum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþegum þeirra og áhöfn, flugvöllum eða flugleiðsögubúnaði, eða þegar slíkt á sér stað, skal hvor samningsaðili um sig aðstoða hinn með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða hættu á slíkum atburðum á skjótan og öruggan hátt.
6. Ef samningsaðili hefur gilda ástæðu til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá flugverndarákvæðum þessarar greinar geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda samningsaðilans óskað eftir viðræðum við flugmálayfirvöld hins síðarnefnda sem skulu fara fram án tafar. Ef ekki næst viðunandi samkomulag um það mál, er um ræðir, innan 15 daga frá því að slík ósk er sett fram má telja að komnar séu forsendur fyrir því að halda eftir, afturkalla, takmarka eða setja skilyrði fyrir flugrekstrarleyfi flugfélags eða flugfélaga síðarnefnda samningsaðilans. Ef neyðarástand knýr samningsaðila til þess að grípa til bráðabirgðaaðgerða getur hann gert það áður en 15 dagar eru liðnir.

12. gr. Öryggi.

1. Hvor samningsaðili um sig getur, hvenær sem er, óskað eftir viðræðum um öryggisviðmiðanir hins samningsaðilans á sviðum er varða búnað til flugs, flugliða, loftför og rekstur loftfara. Viðræðurnar skulu fara fram innan 30 daga frá því að beiðni um viðræður er lögð fram, nema aðilarnir komi sér saman um annað.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn samningsaðilinn viðhaldi ekki með skilvirkum hætti og hafi umsjón með öryggisviðmiðunum á þeim sviðum er um getur í 1. mgr., þ.e. öryggisviðmiðunum sem standast að minnsta kosti kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem þá gilda, skal hann tilkynna hinum samningsaðilanum um þær niðurstöður sínar og hvað hann telur nauðsynlegt að gera til að uppfylla slíkar viðmið-

ic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

- (5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 15 days from the date of such a request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required to do so by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 12 Safety

- (1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of that request, unless otherwise agreed by the Parties.
- (2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that at least meet the International Civil Aviation Organization standards prevailing at that time, it shall inform the other Contracting Party of such findings and of the steps considered necessary to meet such standards. The other Contracting Party shall then take

anir. Skal þá síðarnefndi samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan eðlilegra tímamarka.

3. Samningsaðilarnir eru enn fremur samþykkir því að heimilt sé að framkvæma skoðun á hverju því loftfari sem annar samningsaðilinn rekur, eða er rekið á hans vegum, og er í förum til eða frá svæði hins samningsaðilans, meðan það er á svæði síðarnefnda samningsaðilans, um borð í slíku loftfari eða umhverfis það og að slík skoðun sé framkvæmd af viðurkenndum fulltrúum síðarnefnda samningsaðilans í því skyni að ganga úr skugga um gildi viðeigandi skilríkja sem fylgja loftfarinu, flugáhafnaskírteina og það að tækjabúnaður og ástand loftfarsins standist að minnsta kosti kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem þá gilda, að því tilskildu að slík skoðun valdi ekki óeðlilegri seinkun með tilliti til reksturs loftfarsins.
4. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að nema flugrekstrarleyfi tilnefnds flugfélags hins samningsaðilans tímabundið og tafarlaust úr gildi eða breyta því án tafar þegar nauðsynlegt er að grípa til aðkallandi aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri hlutaðeigandi tilnefnds flugfélags.
5. Aðgerðum, sem aðili grípur til í samræmi við ákvæði 4. mgr. hér að framan, skal hætt um leið og forsendur fyrir því að grípa til aðkallandi aðgerða eru ekki lengur til staðar.

13. gr.

Útvegum tölfraðilegra gagna.

Flugmálafyrirvöld hvors samningsaðila um sig skulu, að fram kominni beiðni þar um, láta flugmálafyrirvöldum hins samningsaðilans í té tölfraðilegar greinargerðir, þ.e. reglubundnar eða annars konar greinargerðir, sem eðlilegt má telja að séu nauðsynlegar til þess að unnt sé að endurskoða þá flutningsgetu sem er boðin fram með samþykktri flugþjónustu sem hin tilnefndu flugfélög fyrri samningsaðilans láta í té. Í slíkum greinargerðum skulu koma fram allar nauðsynlegar upplýsingar til þess að unnt sé að komast að því hvert flutningsmagn fyrrnefndra flugfélaga er með tilliti til hinnar samþykktu flugþjónustu og hvaðan slíkur flutningur kemur og hver ákvörðunarstaður hans er.

14. gr.

Gjaldeyrisskipti og yfirfærsla tekna.

1. Tilnefnd flugfélög sérstjórnarsvæðisins Hong Kong eiga rétt á að skipta tekjum, sem

appropriate corrective action within a reasonable period.

- (3) It is further agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the area of the other Contracting Party may, while within the area of the other Contracting Party, be the subject of an inspection on board and around the aircraft by the authorised representatives of the other Contracting Party, for the purpose of checking the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft at least meet the International Civil Aviation Organization standards prevailing at that time, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.
- (4) Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of a designated airline of the other Contracting Party where urgent action is essential to ensure the safety of the operation of the designated airline concerned.
- (5) Any action taken by a Party in accordance with paragraph (4) above shall be discontinued once the basis for taking urgent actions ceases to exist.

Article 13

Provision of Statistics

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

Article 14

Conversion and Remittance of Revenue

- (1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have

er aflað á staðnum og eru umfram útgjöld á staðnum, þ.e. umfram þær fjárhæðir sem hefur verið ráðstafað á staðnum, yfir í annan gjaldmiðil og yfirfæra frá Íslandi til sérstjórnarsvæðisins Hong Kong samkvæmt kröfu. Tilnefnd flugfélög íslensk eiga rétt á að skipta staðbundnum tekjum, þ.e. umfram þær fjárhæðir sem hefur verið ráðstafað á staðnum, yfir í annan gjaldeyri og yfirfæra frá sérstjórnarsvæðinu Hong Kong til Íslands samkvæmt kröfu.

2. Heimila skal gjaldeyrisskipti slíkra tekna og yfirfærslu án nokkurra takmarkana á gengi sem gildir um peningasendingar þann dag þegar þær eru lagðar fram til gjaldeyris-skipta og yfirfærslu sem skulu eigi gjaldskyld umfram venjuleg gjöld sem bankar taka fyrir slík gjaldeyris-skipti og yfirfærslu.

15. gr.

Fulltrúar flugfélaga og sala á þjónustu.

1. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu eiga rétt á því, í samræmi við lög og reglugerðir hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, að flytja inn og hafa á svæði síðarnefnda samningsaðilans þá sérfræðinga, sem vinna við stjórnun, tækni-störf og rekstur, og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til þess að unnt sé að bjóða fram flutninga í lofti.
2. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig hafa rétt á því að selja flutninga í lofti á svæði hins samningsaðilans, annaðhvort beint, til dæmis með því að stofna söluskrifstofu í samræmi við lög og reglugerðir hins samningsaðilans, eða gegnum umboðsaðila. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt á því að selja, og hverjum sem er skal frjálst að kaupa, slíka flutninga í gjaldmiðli hlutaðeigandi lands eða öðrum auðskiptanlegum gjaldmiðli.

16. gr.

Afnotagjöld.

1. Samningsaðili skal ekki leggja á eða heimila að lögð verði á tilnefnd flugfélög hins samningsaðilans hærri afnotagjöld en þau

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

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

Article 15

Airline Representation and Sales

- (1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.
- (2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly, for instance, through the establishment of a sales office in accordance with the relevant laws and regulations of the other Contracting Party, or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 16

User Charges

- (1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges

sem lögð eru á eigin flugfélög sem halda uppi sambærilegri alþjóðlegri flugþjónustu.

2. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari viðræður um afnotagjöld milli þar til bærra yfirvalda sinna og flugfélaga, sem nota þá þjónustu og aðstöðu sem fyrrnefnd yfirvöld láta í té, og að slíkar viðræður fari fram fyrir atbeina samtaka, sem koma fram fyrir hönd flugfélaganna, ef því verður við komið. Láta ber fyrrnefndum notendum í té allar tillögur um breytingar á afnotagjöldum með eðlilegum fyrirvara til þess að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en til breytinga kemur. Hvor samningsaðili um sig skal enn fremur hvetja þar til bær yfirvöld sín og fyrrnefnda notendur til að skiptast á viðeigandi upplýsingum um afnotagjöld.

17. gr.
Samráð.

Annar samningsaðilinn getur, hvenær sem er, farið fram á viðræður um beitingu, túlkun eða framkvæmd ákvæða samnings þessa eða breytingar á þeim. Viðræðurnar, sem geta farið fram milli flugmálayfirvalda samningsaðilanna, skulu hefjast innan 60 daga frá þeim degi er hinn samningsaðilinn veitir slíkri skriflegri beiðni viðtöku, nema samningsaðilarnir komi sér saman um annað.

18. gr.
Lausn deilumála.

1. Rísi deila milli samningsaðila um túlkun eða framkvæmd samnings þessa skulu þeir fyrst leitast við að leysa hana með samningaviðræðum.
2. Nái samningsaðilar ekki að leysa deiluna með samningaviðræðum geta þeir vísað henni til einstaklings eða aðila sem þeir kunna að sammælast um. Að öðrum kosti skal, að beiðni annars samningsaðilans, vísa deilumálinu til úrlausnar dóms sem þrjú gerðardómsmenn skipa og stofnaður er lögformlega með eftirfarandi hætti:
 - a) hvor samningsaðili um sig skal skipa einn gerðardómsmann innan 30 daga frá móttökudegi beiðni um gerðardómsmeðferð. Gerðardómsmennirnir tveir skulu, innan 60 daga frá því að sá síðari er skipaður, koma sér saman um að skipa ríkisborgara ríkis, sem líta má á

higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

Article 17
Consultation

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

Article 18
Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner :
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by

- sem hlutlausan aðila að því er deiluna varðar, sem þriðja gerðardómsmann og skal sá sitja í forsæti dómsins;
- b) annar samningsaðilinn getur, hafi enginn verið skipaður innan þeirra tíma- marka sem tilgreind eru hér að framan, farið þess á leit við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann annist þá skipun, sem nauðsynleg er, innan 30 daga. Telji forseti Alþjóðaflug- málastofnunarinnar sig ríkisborgara ríkis, sem eigi er unnt að líta á sem hlut- lausan aðila að því er deiluna varðar, skal sá varaforseti, sem lengstan starfs- aldur hefur og ekki er vanhæfur af sömu ástæðu, annast skipunina.
3. Dómurinn skal, með fyrirvara um ákvæði þessarar greinar hér að aftan eða ákvörðun samningsaðilanna um annað, ákvarða hver lögsaga hans er og setja sér starfsreglur. Halda ber þing, að fyrir mælum dómsins eða að beiðni annars samningsaðilans, til að ákvarða ágreiningsefnin, sem á að úrskurða um, og nákvæma málsmeðferð eigi síðar en 15 dögum eftir að dómurinn er fullskipaður.
4. Hvor samningsaðili um sig skal leggja fram greinargerð innan 45 daga frá því að dómurinn er fullskipaður, nema samningsaðilarnir komi sér saman um eða dómurinn fyrirskipi annað. Andmæli skulu hafa borist 60 dögum síðar. Dómurinn skal rétta í málinu, að beiðni annars hvors samningsaðilans eða að eigin ákvörðun, innan 30 daga frá því að andmæli eiga að hafa borist.
5. Dómurinn skal leitast við að leggja fram skriflega niðurstöðu innan 30 daga eftir að réttað hefur verið í málinu eða, ef ekki er réttað í málinu, eftir að andmæli beggja samningsaðila hafa verið lögð fram. Meiri- hluti atkvæða ræður niðurstöðu dómsins.
6. Hvor samningsaðili um sig getur beiðst skýringa á niðurstöðu dómsins innan 15 daga frá því að henni er veitt viðtaka og skulu skýringar gefnar innan 15 daga frá því að beiðnin er lögð fram.
7. Niðurstaða gerðardómsins er bindandi fyrir samningsaðila.
8. Hvor samningsaðili um sig skal bera allan kostnað vegna þess gerðardómsmanns sem hann skipar. Öðrum útgjöldum dómsins skal skipta jafnt á milli samningsaðilanna, meðal annars útgjöldum sem forseti eða varaforseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar stofnar
- agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such a request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International

til vegna þeirrar málsmeðferðar er um getur í b-lið 2. mgr. þessarar greinar.

19. gr.

Breytingar.

Sérhver breyting á samningi þessum, sem samningsaðilarnir samþykkja, skal öðlast gildi með sama hætti og samningurinn öðlast gildi skv. 22. gr.

20. gr.

Uppsögn.

Hvor samningsaðili um sig getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega ákvörðun sína um að segja samningi þessum upp. Samningur þessi fellur úr gildi (á viðtökustað tilkynningar) á miðnætti aðfaranaþæturs sama dags að ári frá því að síðarnefnda samningsaðilanum barst tilkynningin, nema tilkynningin sé dregin til baka með samþykki beggja samningsaðila áður en sá tími er liðinn.

21. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Skrá skal samning þennan, ásamt öllum breytingum á honum, hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

22. gr.

Gildistaka.

Samningsaðilarnir skulu senda hvor öðrum skriflega tilkynningu því til staðfestingar að lokið sé innlendra meðferð sem nauðsynleg er vegna gildistöku samnings þessa. Samningur þessi skal öðlast gildi þann dag er síðari tilkynningin er dagsett.

Þessu til staðfestu hafa undirrituð, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

Gjört í tvíriti í Reykjavík hinn 9. ágúst 2004 en textar samningsins á íslensku og ensku eru báðir jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands:
Sif Friðleifsdóttir

Fyrir hönd stjórnvalda á sérstjórnarsvæðinu
Hong Kong í alþýðulýðveldinu Kína:
Stephen Ip

Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 19

Amendments

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force in the same way as the Agreement enters into force under Article 22.

Article 20

Termination

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

Article 21

*Registration with the
International Civil Aviation Organization*

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

Article 22

Entry into Force

The Contracting Parties shall give notice to each other in writing confirming that their respective internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed. This Agreement shall enter into force on the date of the latter notification.

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

Done, in duplicate at Reykjavík this 9th day of August 2004 in the Icelandic and English languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Iceland:
Siv Friðleifsdóttir

For the Government of Special Administrative
Region of the People's Republic of China :
Stephen Ip

VIÐAUKI
LEIÐASKRÁ

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. hluti.

Section 1

Flugleiðir sem tilnefnt flugfélag eða tilnefnd flugfélög sérstjórnarsvæðisins Hong Kong munu starfa á:

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

Sérstjórnarsvæðið Hong Kong – viðkomustaðir – staðir á Íslandi – staðir sem flogið er til áfram.

Hong Kong Special Administrative Region – intermediate points – points in Iceland – points beyond.

Athugasemdir:

Notes:

1. Samningsaðilarnir skulu taka sameiginlegar ákvarðanir um þá staði sem þjóna ber á þeim flugleiðum sem tilgreindar eru hér að framan.
2. Tilnefnt flugfélag eða tilnefnd flugfélög sérstjórnarsvæðisins Hong Kong geta, í hvaða flugi sem er eða öllu flugi, sleppt því að hafa viðkomu á hvaða stað sem er á þeim flugleiðum, sem tilgreindar eru hér að framan, og er heimilt að þjóna viðkomustöðum í hvaða röð sem er, stöðum á Íslandi í hvaða röð sem er og stöðum á Íslandi eða öfugt, í hvaða röð sem er, að því tilskildu að samþykkt flugþjónusta á fyrrnefndum flugleiðum hefjist á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong.
3. Samningsaðilarnir skulu taka sameiginlegar ákvarðanir hverju sinni um þann flutning sem heimilt er að taka um borð á viðkomustað eða stað, sem flogið er til áfram, og setja af á stöðum á Íslandi eða öfugt.
4. Óheimilt er að þjóna nokkrum stað á meginlandi Kína sem viðkomustað eða stað sem flogið er til áfram.

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Iceland in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.
3. Any traffic that may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Iceland or vice versa is to be jointly determined by the Contracting Parties from time to time.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

2. hluti.

Section 2

Flugleiðir sem tilnefnt flugfélag eða tilnefnd flugfélög íslensk munu starfa á:

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

Staðir á Íslandi – viðkomustaðir – sérstjórnarsvæðið Hong Kong – staðir sem flogið er til áfram.

Points in Iceland – intermediate points – Hong Kong Special Administrative Region – points beyond.

Athugasemdir:

1. Samningsaðilarnir skulu taka sameiginlegar ákvarðanir um þá staði sem þjóna ber á þeim flugleiðum sem tilgreindar eru hér að framan.
2. Tilnefnt flugfélag eða tilnefnd flugfélög íslensk geta, í hvaða flugi sem er eða öllu flugi, sleppt því að hafa viðkomu á hvaða stað sem er á þeim flugleiðum, sem tilgreindar eru hér að framan, og er heimilt að þjóna stöðum á Íslandi í hvaða röð sem er, viðkomustöðum í hvaða röð sem er og stöðum, sem flogið er til áfram, í hvaða röð sem er, að því tilskildu að samþykkt flugþjónusta á fyrrnefndum flugleiðum hefjist á stöðum á Íslandi.
3. Samningsaðilarnir skulu taka sameiginlegar ákvarðanir hverju sinni um þann flutning sem heimilt er að taka um borð á viðkomustað eða stað, sem flogið er til áfram, og setja af á sérstjórnarsvæðinu Hong Kong eða öfugt.
4. Óheimilt er að þjóna nokkrum stað á meginlandi Kína sem viðkomustað eða stað sem flogið er til áfram.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Iceland may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Iceland in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Iceland.
3. Any traffic that may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa is to be jointly determined by the Contracting Parties from time to time.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

AUGLÝSING

um loftferðasamning við Makaó.

Samningur milli ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands og stjórnvalda á sérstjórnarsvæðinu Makaó í alþýðulýðveldinu Kína um flugþjónustu, sem gerður var í Reykjavík 13. júlí 2004, öðlaðist gildi 5. nóvember 2004. Ákvæði 12. gr. samningsins öðluðust gildi 11. nóvember 2004 í samræmi við 6. mgr. þeirrar greinar.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.
Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utánríkisráðuneytinu, 22. nóvember 2004.

Davíð Oddsson.

Gunnar Snorri Gunnarsson.