

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.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR
milli ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands
og stjórnvalda á sérstjórnarsvæðinu Makaó
í alþýðulýðveldinu Kína
um flugþjónustu.

Ríkisstjórn Lýðveldisins Íslands og stjórnvöld á sérstjórnarsvæðinu Makaó í alþýðulýðveldinu Kína („sérstjórnarsvæðinu Makaó“), hér á eftir nefnd „samningsaðilar“, en síðarnefndi aðilinn hefur fullt umboð frá þjóðstjórn alþýðulýðveldisins Kína til þess að gera samning þennan,

sem óska þess að styrkja gagnkvæm tengsl sín á milli á sviði almenningsflugs og gera samning í því skyni að koma á flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvors um sig og áfram frá þeim, sem óska þess að stuðla að alþjóðlegu fyrirkomulagi í flutningum í lofti sem byggir á samkeppni milli flugfélaga á markaði þar sem afskipti og reglusetning stjórnvalda eru í lágmarki, sem óska þess að stuðla að fjölgun tækifæra í alþjóðlegri flugþjónustu, og sem óska þess að tryggja sem mest öryggi í millilandaflutningum í lofti og áréttu þungar áhyggjur sínar af aðgerðum eða hótunum sem er beint gegn öryggi loftfara og stofna öryggi fólks eða eigna í hættu, trufla rekstur flutninga í lofti og grafa undan trú almennings á öryggi í almenningsflugi,

hafa orðið ásátt um eftirfarandi:

1. gr.
Skilgreiningar.

Í samningi þessum hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér greinir, nema annað sé tekið fram:

1. „flugmálayfirvöld“ merkir, að því er varðar lýðveldið Ísland, samgönguráðuneytið og, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Makaó, flugmálastjórn þess, 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;
2. „samningur“ merkir samning þennan, viðauka við hann og allar breytingar við samninginn eða viðaukann;

AIR SERVICES AGREEMENT
between the Government of the Republic of
Iceland and the Government of the Macao
Special Administrative Region of the
People's Republic of China

The Government of the Republic of Iceland and the Government of the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China (“the Macao Special Administrative Region”), hereinafter referred to as “the Contracting Parties”, the latter having been duly authorized to conclude this Agreement by the Central People's Government of the People's Republic of China;

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective areas;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. “Aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Iceland, the Ministry of Communications and, in the case of the Macao Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any person or body, authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities or similar functions;
2. “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

3. „flutningar í lofti“ merkir almenna flutninga farþega, farangurs, farms og pósts með loftfari, eina sér eða saman, gegn þóknun eða leigugjaldi;
4. „yfirráðasvæði“ merkir, með tilliti til lýðveldisins Íslands, „landsvæði“, eins og það er skilgreint í 2. gr. Chicago-samþykktarinnar, og, með tilliti til sérstjórnarsvæðisins Makaó, Makaó-skagann og eyjarnar Taípa og Kólóane;
5. „Chicago-samþykkt“ merkir samþykktina um alþjóðaflugmál, sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, ásamt hverri breytingu sem öðlast hefur gildi skv. a-lið 94. gr. Chicago-samþykktarinnar og beita má um báða samningsaðilana; og alla viðauka við hana eða breytingar á þeim, sem eru samþykktir eða samþykktar skv. 90. gr. Chicago-samþykktarinnar, að því leyti sem slíkir viðaukar eða breytingar gilda gagnvart báðum aðilum á tilteknum tíma;
6. „tilnefnt flugfélag“ merkir flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi skv. 3. gr. samnings þessa;
7. „Evrópska efnahagssvæðið“ merkir þróað fríverslunarsvæði sem var komið á með samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sem var undirritaður í Óportó 2. maí 1992, milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess annars vegar og EFTA-ríkjanna, að Sviss undanskildu, hins vegar. EFTA er skammstöfun fyrir „European Free Trade Association (Fríverslunarsamtök Evrópu)“ sem Ísland á aðild að;
8. „heildarkostnaður“ merkir kostnað samfara því að veita þjónustu að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta stjórnunarkostnaði;
9. „verð“ merkir fargjald, verð eða gjald sem flugfélög og umboðsmenn þeirra taka fyrir flutning farþega (og farangurs þeirra) og/eða farms (að frátöldum pósti) í lofti og skilyrði fyrir því hvenær hvert slíkt fargjald, verð eða gjald er boðið fram;
10. hugtökin „viðkoma án viðskipta“, „flugfélag“ og „flugþjónusta“ hafa þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 96. gr. Chicago-samþykktarinnar; og
11. „afnotagjald“ merkir gjald sem lagt er á flugfélög fyrir að láta þeim í té aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða flugleiðsögu- eða flugöryggisadstöðu eða -þjónustu, að meðtalinni tengdri þjónustu og aðstöðu.
3. “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. “Area” in relation to the Republic of Iceland has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention and in relation to the Macao Special Administrative Region includes the Macao Peninsula and the Taipa and Coloane Islands;
5. “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and is applicable to both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
6. “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
7. “European Economic Area” is an enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, signed in Oporto 2 May 1992, between the European Community and its Member States on the one hand and the EFTA States with exclusion of Switzerland on the other hand. EFTA is an abbreviation for the European Free Trade Association of which Iceland is a Member State.
8. “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
9. “Price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. “Stop for non-traffic purposes”, “airline” and “air service” have the meanings specified in Article 96 of the Convention; and
11. “User charges” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

2. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum eftirtalin réttindi til þess að flugfélög þess síðarnefnda geti stundað alþjóðlega flugþjónustu:
 - a) réttindi til að fljúga þvert yfir yfirráðasvæði sitt án þess að lenda;
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði sínu án viðskipta; og
 - c) réttindi tilgreind með öðrum hætti í samningi þessum.
2. Flugfélög hvors samningsaðila um sig, önnur en þau sem tilnefnd eru skv. 3. gr. samnings þessa, skulu og njóta þeirra réttinda sem tilgreind eru í 1. mgr. þessarar greinar.
3. Ekkert í grein þessari telst veita flugfélagi eða flugfélögum annars samningsaðilans rétt til að taka um borð, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega, farangur þeirra, farm eða póst sem fluttur eru gegn gjaldi til ákvörðunarstaðar annars staðar á yfirráðasvæði fyrrnefnda samningsaðilans.

3. gr.

Tilnefning og veiting leyfis.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna eitt eða fleiri flugfélög í því skyni að halda uppi samþykkttri flugþjónustu á sérhverri leið sem tilgreind er í viðaukanum og rétt til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim. Tilnefningar skulu vera skriflegar og þær ber að senda hinum samningsaðilanum eftir þeim leiðum sem við eiga.
2. Við móttöku slíkrar tilnefningar og umsókna frá hinu tilnefnda flugfélagi, í þeirri mynd og með þeim hætti sem tiltekið er vegna rekstrarleyfa og tæknileyfa, skal hinn samningsaðilinn veita viðeigandi leyfi með sem minnstum töfum vegna málsmeðferðar, að því tilskildu:
 - a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i) að það hafi staðfestu á íslensku yfirráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og hafi leyfi samkvæmt lögum, sem sett eru í samræmi við samninginn um evrópska efnahagssvæðið, eða lögum Evrópubandalagsins; og

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airlines of the other Contracting Party:
 - a. the right to fly across its area without landing;
 - b. the right to make stops in its area for non-traffic purposes; and
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 of this Article.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the area of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through the appropriate channels.
2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - (i) it is established in the area of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and is licensed in accordance with law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area or European Community law; and

- ii) að tilskilið eftirlit með flugfélaginu sé framkvæmt og því haldið uppi með skilvirkum hætti af ríki, sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og annast útgáfu flugrekandaskírteinis þess, og að viðkomandi flugmálayfirvöld séu tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni;
- b) er um ræðir flugfélag sem sérstjórnarsvæðið Makaó hefur tilnefnt:
 - i) að það sé skráð og hafi aðalstarfsstöð sína á yfirráðasvæði sérstjórnarsvæðisins Makaó; og
 - ii) að það hafi gilt flugrekandaskírteini sem flugmálayfirvöld sérstjórnarsvæðisins Makaó gefa út;
- c) að hið tilnefnda flugfélag sé hæft til að uppfylla þau ákvæði laga og reglugerða sem samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði er um ræðir rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu.

4. gr.

Afturköllun leyfis.

Hvorum samningsaðila sem er heimilt að afturkalla, fella niður tímabundið eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, ef:

- a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i) það hefur ekki staðfestu á íslensku yfirráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða hefur ekki leyfi samkvæmt lögum, sem sett eru í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, eða lögum Evrópubandalagsins; eða
 - ii) tilskilið eftirlit með flugfélaginu er ekki framkvæmt eða því ekki haldið uppi með skilvirkum hætti af ríki, sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og annast útgáfu flugrekandaskírteinis þess, eða ef viðkomandi flugmálayfirvöld eru ekki tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni;
- b) er um ræðir flugfélag sem sérstjórnarsvæðið Makaó hefur tilnefnt:
 - i) það er ekki skráð og hefur ekki aðalstarfsstöð sína á yfirráðasvæði sérstjórnarsvæðisins Makaó; eða

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by a State which is a Party to the Agreement on the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by the Macao Special Administrative Region:
 - (i) it is incorporated and has its principal place of business in the area of the Macao Special Administrative Region; and
 - (ii) it holds a current Air Operator Certificate issued by the aeronautical authority of the Macao Special Administrative Region;
- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

Article 4

Revocation of Authorization

Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

- a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - (i) it is not established in the area of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or is not licensed in accordance with law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area or European Community law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by a State which is a Party to the Agreement on the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by the Macao Special Administrative Region:
 - (i) it is not incorporated and does not have its principal place of business in the area of the Macao Special Administrative Region; or

- ii) það hefur ekki gilt flugrekandaskírteini sem flugmálayfirvöld sérstjórnarsvæðisins Makaó gefa út;
- c) fyrrnefnt flugfélag hefur ekki fylgt þeim lögum og reglum er um getur í 7. gr. samningsþessa.
- (ii) it does not hold a current Air Operator Certificate issued by the aeronautical authority of the Macao Special Administrative Region;
- c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 of this Agreement.

5. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yfirráðsvæði annars samningsaðilans, verið þar eða farið þaðan ber flugfélögum hins samningsaðilans að fara að lögum og reglum þess fyrrnefnda um starfrækslu og flugleiðsögu loftfars.
2. Þegar komið er inn á yfirráðsvæði annars samningsaðilans, verið þar eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur um borð í loftfari flugfélags hins samningsaðilans uppfylla ákvæði laga og reglna fyrrnefnda samningsaðilans, sem gilda um farþegana, áhöfnina eða farminn við komu eða brottför frá yfirráðsvæði hans (meðal annars ákvæði um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendingaeftirlit, vegabréfaeftirlit, tollestirlit og sóttvarnarráðstafanir, eða, ef um póst er að ræða, ákvæði reglna um póst), eða það skal gert fyrir þeirra hönd.
3. Hvorugur samningsaðili skal ívilna eigin flugfélagi eða nokkru öðru flugfélagi á kostnað tilnefnds flugfélags hins samningsaðilans, sem stundar hliðstæða millilandaflutninga í lofti, þegar hann beitir reglum sínum um útlendingaeftirlit, tollestirlit og sóttvarnarráðstafanir og líkum reglum.

6. gr.

Viðurkenning vottorða.

1. Hvor samningsaðili um sig skal taka gild lofthæfisskírteini, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða staðfestir og eigi eru útrunnin, til þess að unnt sé að halda uppi þeim flutningum í lofti, 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 Chicago-samþykktinni.
2. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér þó rétt til þess að neita að viðurkenna sem gild, að því er varðar flug yfir hans eigið yfirráðsvæði eða að lent sé innan þess, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the area of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the area of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own area, certificates of competency and licenses granted to or validated for its

veitir eða staðfestir, er um ræðir lýðveldið Ísland, fyrir íslenska ríkisborgara eða, er um ræðir sérstjórnarsvæðið Makaó, fyrir íbúa þess.

7. gr.
Öryggi.

1. Hvor samningsaðili sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisviðmiðanir sem í gildi eru að því er varðar flugfélag, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, og varða búnað til flugs, flugáhafnir, loftför og rekstur tilnefndu flugfélaganna.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki í raun og hafi umsjón með öryggisviðmiðunum á þeim sviðum er um getur í 1. mgr., þ.e. öryggisviðmiðunum sem standast þær kröfur sem þá gilda samkvæmt Chicago-samþykktinni, skal síðarnefnda samningsaðilanum tilkynnt um þær niðurstöður og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Skal þá síðarnefndi samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að halda eftir, afturkalla eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, ef hinn samningsaðilinn gerir ekki viðeigandi ráðstafanir til leiðréttingar innan hæfilegs tíma.
4. Aðgerðum, sem annar samningsaðilinn grípur til í samræmi við ákvæði 3. mgr. hér að framan, skal hætt um leið og forsendur fyrir þeim aðgerðum eru ekki lengur til staðar.

8. gr.
Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttta, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að skylda þeirra gagnvart hvor öðrum, að vernda almenningflug gegn ólögsmætum aðgerðum, er óaðskiljanlegur hluti af samningi þessum. Án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur samkvæmt þjóðarétti ber aðilum sérstaklega að bregðast við í samræmi við ákvæði samnings varðandi lögbrot og aðra verknæði í loftförum, sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963, samnings um að

own nationals in the case of the Republic of Iceland or, its own residents in the case of the Macao Special Administrative Region, by the other Contracting Party.

Article 7
Safety

1. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
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 meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
4. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article shall be discontinued once the basis for that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board

koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem undirritaður var í Haag 16. desember 1970, og samnings um að koma í veg fyrir ólög-
mætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. sept-
ember 1971, og annarra samninga um flug-
vernd sem síðar má beita um báða samnings-
aðila.

2. Samningsaðilar skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum 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 til að fást við sérhverja aðra ógnun við öryggi flugleiðsögu í almenningsflugi.
3. Samningsaðilar skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, bregðast við í samræmi við allar flugverndarviðmiðanir og starfsvenjur sem mælt er með og við eiga og Alþjóðaflugmálastofnunin hefur sett og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samþykktina. Þeir skulu gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara, sem eru skráð hjá þeim, rekstraraðilar loftfara, sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á yfirráðasvæðum þeirra, og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæðum þeirra starfi í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að virða öryggisákvæði, sem hinn samningsaðilinn gerir kröfu um vegna komu inn á yfirráðasvæði sitt, og gera fullnægjandi ráðstafanir til að vernda loffför og skoða farþega, áhöfn og farangur þeirra og handfarangur og farm og aðföng 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 samningsaðilans um sérhæfðar öryggisráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógnun.
5. Þegar hætta er á ólöglegri töku loftfara eða öðrum ólöglegum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi farþega, áhafna, loftfara, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilar aðstoða hvorn annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða ógnun á skjótan og öruggan hátt.

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, as well as with any other convention on aviation security which shall become applicable to both Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of 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 all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the area of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

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 innan fimmtán (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 rekstrarleyfi og tæknileyfum flugfélags eða flugfélaga síðarnefnda samningsaðilans. Fyrrnefndi samningsaðilinn getur gripið til bráðabirgða-aðgerða hvenær sem er ef neyðarástand réttlætir það eða það er nauðsynlegt til þess að koma frekar í veg fyrir að ákvæði þessarar greinar séu ekki virt.

9. gr.

Svigrúm til viðskipta.

1. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig eiga rétt á að opna skrifstofur á yfirráðasvæði hins samningsaðilans til að kynna og selja flutninga í lofti.
2. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu eiga rétt á því, í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði síðarnefnda samningsaðilans þá sérfræðinga, sem vinna við stjórnun, sölu, tæknistörf og rekstur, og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til þess að unnt sé að bjóða fram flutninga í lofti.
3. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig mega stunda beina sölu á flutningum í lofti á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og, að eigin vild flugfélags, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna, samanber þó gildandi lög um vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega. Sala slíkra flutninga getur farið fram, hvort tveggja sem er, í gjaldmiðli viðkomandi lands eða í auðskiptanlegum gjaldmiðli.
4. Hvert tilnefnt flugfélag á rétt á að skipta tekjum, sem er aflað á staðnum og eru umfram útgjöld á staðnum, yfir í annan gjaldmiðil og senda til heimalandsins sé þess óskað. Heimila skal gjaldeyrisskipti og peningasendingar, umsvifalaust og án takmarkana eða skattlagningar, á gengi sem gildir um viðskipti og peningasendingar þann dag sem flugfélagið sækir fyrst um að senda peningana.

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 within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9

Commercial Opportunities

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the area of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Any designated airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, subject to the applicable legislation that relates to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. The sale of such transportation may be effected in both local currency and in freely convertible currencies.
4. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its area, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

5. Tilnefndum flugfélögum hvors samningsaðila um sig skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, þar á meðal kostnað vegna eldsneytiskaupa, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans í þarlandum gjaldmiðli. Flugfélögum hvors samningsaðila um sig er heimilt, að eigin vild, að greiða slíkan kostnað, sem lagt er í á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, í auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlandum gjaldeyrisreglum.
6. a) Öll tilnefnd flugfélög annars samningsaðilans geta, þegar þau reka eða halda uppi flugþjónustu á tilgreindum leiðum, tekið upp föst sætakaup, sameiginlegt flugnúmer eða leigu, í samvinnu við:
- i) flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðilans sem er; og
 - ii) flugfélag eða flugfélög þriðja aðila. Veiti slíkur þriðji aðili ekki heimild eða leyfi fyrir sambærilegu fyrirkomulagi milli flugfélaga hins samningsaðilans og annarra flugfélaga með tilliti til flugþjónustu til, frá og um yfirráðasvæði slíks þriðja aðila eiga samningsaðilarnir rétt á að hafna slíku fyrirkomulagi.
- b) Ákvæðin hér að framan eru þó með fyrirvara um að öll flugfélög sem eiga hlut að slíku fyrirkomulagi:
- i) hafi nauðsynlegan umferðarrétt og uppfylli meginreglur samningsþessa; og
 - ii) fullnægi þeim kröfum sem flugmálayfirvöld beggja samningsaðila gera vegna slíks fyrirkomulags.
- c) Flugfélögum, sem hafa sameiginleg flugnúmer, ber að skrá fyrirhugað fyrirkomulag sameiginlegra flugnumera og fastra sætakaupa hjá flugmálayfirvöldum beggja samningsaðila minnst fjörutíu og fimm (45) dögum áður en fyrirhugað er að slíkt fyrirkomulag taki gildi. Slíkt fyrirkomulag sameiginlegra flugnumera og fastra sætakaupa er með fyrirvara um samþykki flugmálayfirvalda beggja samningsaðila.
5. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the area of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the area of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
6. a) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into blocked-space and code-sharing or leasing arrangements with:
- i) an airline or airlines of either Contracting Party; and
 - ii) an airline or airlines of a third party. Should such a third party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via the area of such third party, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.
- b) The above provisions are, however, subject to the condition that all airlines in such arrangements:
- i) hold the underlying traffic rights and meet the principles of this Agreement, and
 - ii) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- c) The code-sharing airlines are required to file the proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before its proposed introduction. Such a code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

10. gr.

Tollar og gjöld.

1. Loftför, sem eru starfrækt í millilandaflutningum í lofti af tilnefndum flugfélögum annars samningsaðilans, venjulegur búnaður

Article 10

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the area of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of

þeirra, búnaður á jörðu niðri, eldsneyti, smurolíur, einnota tæknibirgðir, varahlutir (meðal annars hreyflar), aðföng loftfars (meðal annars, en þó ekki eingöngu, matur, drykkur og áfengi, tóbak og aðrar vörur sem ætlaðar eru til neyslu eða sölu til farþega á flugi í takmörkuðu magni) og aðrar vörur, eingöngu ætlaðar til nota í tengslum við rekstur loftfars í millilandaflutningum eða þjónustu við það, skulu, við komu til yfirráðasvæðis hins samningsaðilans, með gagnkvæmum hætti og eftir því sem frekast verður við komið samkvæmt landslögum síðarnefnda samningsaðilans, vera undanþegin öllum innflutningstakmörkunum, eignasköttum, tollum, vörugjöldum og álíka gjöldum sem 1) yfirvöld samningsaðila leggja á og 2) grundvallast ekki á kostnaði vegna veittrar þjónustu og að því tilskildu að slíkur búnaður og birgðir verði áfram um borð.

2. Enn fremur skal eftirfarandi, sem frekast verður við komið samkvæmt landslögum síðarnefnda samningsaðilans, vera, með gagnkvæmum hætti, undanþegið sköttum, álögum, tollum og gjöldum, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, að undanskildum gjöldum sem grundvallast á kostnaði vegna veittrar þjónustu:
 - a) aðföng loftfars, sem eru flutt inn eða fengin á yfirráðasvæði samningsaðila og færð um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari flugfélags hins samningsaðilans, sem stundar millilandaflutninga í lofti, jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð;
 - b) búnaður á jörðu niðri og varahlutir (meðal annars hreyflar) sem eru fluttir inn á yfirráðasvæði samningsaðila vegna þjónustu, viðhalds eða viðgerða á loftfari flugfélags hins samningsaðilans sem er notað í millilandaflutningum í lofti;
 - c) eldsneyti, smurolíur og einnota tæknibirgðir, sem eru flutt inn eða fengin á yfirráðasvæði samningsaðila til nota í loftfari flugfélags hins samningsaðilans, sem stundar millilandaflutninga í lofti, jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim

the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the authorities of the Contracting Parties, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft to the fullest extent possible under that Contracting Party's law.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided to the fullest extent possible under that Contracting Party's law:
 - a) aircraft stores introduced into or supplied in the area of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the area of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;
 - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these

hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð;

- d) kynningar- og auglýsingaefni, sem er flutt inn eða fengið á yfirráðasvæði samningsaðila og tekið um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari flugfélags hins samningsaðilans, sem stundar millilandaflutninga í lofti, jafnvel þegar nota á þau aðföng á þeim hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð.
3. Heimilt er að gera kröfu um að búnaður og birgðir, sem um getur í 1. og 2. mgr. þessarar greinar, séu höfð undir eftirliti eða í umsjá viðkomandi yfirvalda.
4. Undanþágur, sem kveðið er á um í þessari grein, skulu einnig fáanlegar þegar tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans hefur gert samninga við annað flugfélag, sem með líkum hætti nýtur slíkra undanþágna hjá hinum samningsaðilanum, um lán eða færslu á vörum, sem tilgreindar eru í 1. og 2. mgr. þessarar greinar, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.

11. gr.

Afnotagjöld.

1. Afnotagjöld, sem yfirvöld eða stofnanir hvors samningsaðila um sig, sem hafa heimild til gjaldtöku, geta lagt á flugfélög hins samningsaðilans, skulu vera réttlát, eðlileg, ekki mismuna á óréttlátan hátt og skal þeim skipt jafnt niður á notendaflokka. Slík afnotagjöld skulu ávallt lögð á flugfélög hins samningsaðilans með skilmálum sem ekki eru óhagstæðari en hagstæðustu skilmálar sem bjóðast öðrum flugfélögum á þeim tíma sem gjöldin eru lögð á.
2. Afnotagjöld, sem lögð eru á flugfélög hins samningsaðilans, mega endurspegla, en ekki fara yfir, þann heildarkostnað sem yfirvöld eða stofnanir, sem hafa heimild til gjaldtöku, hafa af því að útvega viðeigandi flugvallaradstöðu og -þjónustu og viðeigandi aðstöðu og þjónustu vegna umhverfisverndar flugvallar, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Í heildarkostnaði af þessu

supplies are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board; and

- d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the area of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges

tagi getur verið innifalinn eðlilegur arður af eignum eftir afskriftir. Aðstaða og þjónusta, sem gjöldin eru greidd fyrir, skulu látin í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.

3. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari viðræður milli yfirvalda eða stofnana á yfirráðasvæði sínu, sem hafa heimild til gjaldtöku, og flugfélaga, sem nota þjónustu og aðstöðu, og hvetja fyrrnefnd yfirvöld eða stofnanir og flugfélögin til að skiptast á upplýsingum sem kunna að vera nauðsynlegar til að unnt sé að skoða nákvæmlega réttmæti gjaldanna samkvæmt meginreglum 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja yfirvöld, sem hafa heimild til gjaldtöku, til að láta notendum í té allar tillögur um breytingar á afnotagjöldum með eðlilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður.
4. Við lausn deilumála skv. 17. gr. skal hvorugur samningsaðilinn teljast hafa brotið ákvæði þessarar greinar nema i) hann hafi látið hjá líða, innan eðlilegs tíma, að endurskoða gjöld eða framkvæmd sem hinn samningsaðilinn hefur gert að umkvörtunarefni; eða ii) látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi eru, til að leiðrétta gjöld eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki ákvæðum þessarar greinar.

12. 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 þátttöku í þjónustusamlagi, sameiginlegum rekstri flutninga í lofti eða alþjóðlegum rekstrarsamtökum, sem er skattskyldur á yfirráðasvæði hans, skal undanþeginn tekjuskatti, sköttum af hagnaði og öllum öðrum sköttum af tekjum eða hagnaði sem lagðir eru á á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.
2. Fé og eignir flugfélags annars samningsaðilans, er tengjast rekstri loftfara í millilandaflutningum, skulu undanþegin fjármagns- og eignasköttum sem eru lagðir á á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.
3. Gróði sem hlýst af ráðstöfun loftfara, sem notuð eru í millilandaflutningum, og ráð-

are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its area and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17 (Consultations and Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Avoidance of Double Taxation

1. Income and 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 and 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 exempt from taxes 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 prop-

stöfun lausafjár, sem tengt er rekstri slíkra loftfara, og flugfélag annars samningsaðilans hirðir, séu tekjur og hagnaður slíks flugfélags, skv. 1. mgr., einvörðungu skattskyld á yfirráðasvæði þess sama samningsaðila, skal undanþeginn álögðum tekjuskatti á yfirráðasvæði 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 ef slíkt leiguflug eða útleiga fer saman við rekstur loftfara í millilandaflutningum;

ii) af sölu farmiða eða sambærilegra skjala og af veitingu þjónustu í tengslum við slíka flutninga, annaðhvort flugfélaginu sjálfu til handa eða öðrum flugfélögum, en í síðarnefnda tilvikinu aðeins ef slík sala eða veiting þjónustu fer saman við rekstur loftfara í millilandaflutningum; 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 yfirráðasvæði hins samningsaðilans eingöngu;

c) „Lögbært yfirvald“ merkir, að því er varðar Ísland, fjármálaráðuneytið eða viðurkenndan fulltrúa þess og, að því er varðar sérstjórnarsvæðið Makaó, stjórnarskrifstofu fjármála (Direcção dos Serviços de Finanças) eða viðurkenndan fulltrúa hennar eða annan aðila eða stofnun, sem hefur verið falið að inna af hendi störf sem nú eru í verkahring stjórnarskrifstofu fjármála eða hliðstæð störf.

5. Lögbær yfirvöld samningsaðilanna skulu leitast við, með viðræðum, að leysa hverja deilu um túlkun eða beitingu þessarar greinar með gagnkvæmu samkomulagi. Ákvæði 17. gr. gilda ekki um neina slíka deilu.

erty pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party, the income and profits of which according to paragraph 1 are taxable only in the area of that 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 and 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 if such charter or rental is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

(ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, for the airline itself or for other airlines, but in the latter case only if such sales or provisions of service are incidental to the operation of aircraft in international traffic; 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 “competent authority” means, in the case of Iceland, the Minister of Finance or his authorized representative and in the case of the Macao Special Administrative Region, the Finance Bureau (Direcção dos Serviços de Finanças) or its authorized representative, or any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the Finance Bureau or similar functions.

5. The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 17 (Consultations and Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

6. Hvor samningsaðili um sig skal, þrátt fyrir ákvæði 21. gr., tilkynna hinum skriflega um það þegar meðferð þeirri, sem krafist er samkvæmt lögum hans til þess að ákvæði þessarar greinar geti öðlast gildi, er lokið. Ákvæði þessarar greinar skulu öðlast gildi á viðtökudegi seinni tilkynningarinnar og skulu að svo búnu gilda um tekjur, hagnað og gróða, sem verða til fyrsta dag janúarmánaðar á næsta almanaksári eða eftir þann dag, og um fé og eignir viðkomandi á þeim degi eða eftir þann dag.
7. Þrátt fyrir ákvæði 19. gr., sé tilkynnt um uppsögn samnings þessa samkvæmt þeirri grein, skulu ákvæði þessarar greinar úr gildi falla, að því er varðar fengnar tekjur, hagnað og gróða og fé og eignir viðkomandi, fyrsta dag janúarmánaðar á næsta almanaksári eftir að sex (6) mánuðir eru liðnir frá þeim degi, er fyrrnefnd tilkynning er gefin út, eða eftir þann dag.
8. Ákvæði þessarar greinar skulu úr gildi falla að því tilskildu að samningur öðlist 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.
6. Notwithstanding Article 21 (Entry into Force), each Contracting Party shall in writing notify the other of the completion of the relevant procedures required by its law to bring this Article into force. The Article shall enter into force on the date of the receipt of the latter of these notifications and shall thereupon have effect in respect of income, profits and gains arising on or after the first day of January of the next calendar year and on capital and assets held on or after that date.
7. Notwithstanding Article 19 (Termination), when notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect, in relation to income, profits and gains received as well as capital and assets held on or after the first day of January in the calendar year next following the expiry of six (6) months after the date when such notice is given.
8. This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exceptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

13. gr.

Sanngjörn samkeppni.

1. Hvor samningsaðili um sig skal gera ráð fyrir að tilnefnd flugfélög beggja samningsaðila fái sanngjörn og jöfn tækifæri til þess að keppa um að bjóða fram þá millilandaflutninga í lofti sem ákvæði samnings þessa fjalla um.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverju tilnefndu flugfélagi að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í millilandaflutningum í lofti, sem það býður, á grundvelli viðskiptaðstæðna á markaðinum. Í samræmi við þessi réttindi skal hvorugur samningsaðilinn einhliða takmarka umferð, ferðatíðni eða hve reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefnd flugfélög hins samningsaðilans starfrækja, nema að því marki sem nauðsynlegt er af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd með einsleitum skilyrðum í samræmi við 15. gr. Chicago-samþykktarinnar.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfur til tilnefndra flugfélaga hins samningsaðil-
1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated air-

Article 13

Fair Competition

ans viðvikjandi flutningsgetu, ferðatíðni eða umferð sem eru í ósamræmi við ákvæði samnings þessa.

4. Báðir samningsaðilar skulu halda í lágmarki stjórnsýsluálagi á milliliði innan loftflutningageirans og tilnefnd flugfélög hins samningsaðilans vegna skráningarkrafna og málsmeðferðar þeim samfara.

14. gr.

Verðlagning.

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila hverju tilnefndu flugfélagi að ákvarða verð fyrir flutninga í lofti á grundvelli þeirra viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðinum. Íhlutun samningsaðilanna skal takmarkast við að:
 - a) koma í veg fyrir óeðlilega mismunun að því er varðar verð eða framkvæmd;
 - b) vernda neytendur gegn verði sem er óeðlilega hátt eða takmarkandi vegna misnotkunar á yfirburðastöðu; og
 - c) vernda flugfélög gegn óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkisstyrkja eða -aðstoðar.
2. Hvor samningsaðili um sig getur krafist þess að verð, sem til stendur að flugfélög hins samningsaðilans setji upp fyrir flutning til eða frá yfirráðasvæði hans, sé tilkynnt eða skráð hjá flugmálayfirvöldum hans. Óheimilt er að krefjast tilkynningar eða skráningar af hálfu flugfélaga beggja samningsaðila með skemmri fyrirvara en þrjátíu (30) dögum fyrir fyrirhugaða gildistöku. Í einstaka tilvikum er tilkynning eða skráning leyfileg með skemmri fyrirvara en venjulega er krafist.
3. Þrátt fyrir ákvæði málsgreina þessarar greinar skal það verð, sem tilnefnt flugfélag eða flugfélög sérstjórnsvæðisins Makaó hyggjast setja upp fyrir flutning einvörðungu innan Evrópubandalagsins, háð lögum Evrópubandalagsins. Samt sem áður hefur hvert tilnefnt flugfélag rétt til að bjóða sama verð og getur er á markaðinum.

15. gr.

Margþætt flutningaþjónusta.

Þrátt fyrir önnur ákvæði samnings þessa er flugfélögum beggja samningsaðila og öðrum, sem taka að sér farmflutninga, heimilt, án takmarkana, að nota, í tengslum við millilandaflutninga í lofti, hvers konar farmflutninga á jörðu

lines any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Both Contracting Parties shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 14

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be decided by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its area by the airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required not less than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Notwithstanding the paragraphs of this Article, the prices to be charged by the designated airline(s) of the Macao Special Administrative Region for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law. However, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

Article 15

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transporta-

niðri til og frá hvaða stað sem er á yfirráðasvæðum samningsaðila eða í þriðju löndum, þar á meðal flutninga til og frá öllum flugvöllum þar sem aðstaða er til tollafgreiðslu, og hafa þau, meðal annars og eftir atvikum, rétt til að flytja farm undir tollinnsigli samkvæmt gildandi lögum og reglum. Skal vera aðstaða á flugvöllum til að tollskoða og tollafgreiða slíkan farm, hvort sem hann er fluttur á jörðu niðri eða í lofti. Flugfélög geta kosið að sjá sjálf um flutninga sína á jörðu niðri eða boðið slíka flutninga fram með því að gera samkomulag um þá við aðra aðila, sem annast flutninga á jörðu niðri, meðal annars er átt við flutninga á jörðu niðri sem önnur flugfélög halda uppi og aðilar sem bjóða fram farmflutninga í lofti óbeint. Slíka margþætta farmflutningaþjónustu má bjóða á einu heildarverði alla leið fyrir samtengda flutninga í lofti og á jörðu niðri, að því tilskildu að ekki sé villt um fyrir sendendum að því er slíka flutninga varðar.

16. gr.

Slysarannsóknir.

1. Eigi nauðlending eða slys sér stað á yfirráðasvæði annars samningsaðilans, þar sem loftfar hans samningsaðilans kemur við sögu, skulu flugmálayfirvöld þess samningsaðila, þar sem nauðlendingin eða slysið verður, tilkynna flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans án tafar um það, gera strax ráðstafanir til að koma áhöfn og farþegum til hjálpar, tryggja öryggi loftfarsins og pósts, farangurs og farms um borð og gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að fram fari rannsókn á einstökum atriðum og aðstæðum viðvíkjandi nauðlendingunni eða slysinu.
2. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókn á einstökum atriðum og aðstæðum viðvíkjandi nauðlendingunni eða slysinu, skulu tilkynna flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans um að rannsókn fari fram og skapa flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans fullkomna aðstöðu til þess að njóta fyrirsvars við rannsóknina. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókninni, skulu senda flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans skýrslu um rannsóknina um leið og hún liggur fyrir.

tion any surface transportation for cargo to or from any points in the areas of the Contracting Parties or in third parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 16

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the area of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose area the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

17. gr.

Samráð og lausn deilumála.

1. Hvor samningsaðili sem er getur, í anda náinnar samvinnu og hvenær sem er, farið fram á viðræður um samning þennan, beitingu ákvæða hans og að farið sé að ákvæðum hans svo viðunandi sé.
2. Rísi deila milli samningsaðila um túlkun eða framkvæmd samnings þessa skulu þeir leitast við að leysa hana með samningaviðræðum. Slíkar viðræður skulu hafnar sem allra fyrst, þó eigi síðar en sextíu (60) dögum frá því að beiðni um viðræður er veitt viðtaka, nema samningsaðilar ákveði annað.
3. Nái samningsaðilar ekki samkomulagi með því að ráðgast hvor við annan geta þeir sam-mælst um að vísa deilunni til einhvers einstaklings eða stofnunar til úrlausnar; að öðrum kosti er unnt að vísa deilunni, að ósk annars hvors samningsaðilans, til gerðardóms sem þrjú gerðarmenn skipa, einn tilnefndur af hvorum samningsaðila um sig og sá þriðji af þeim tveimur sem þannig eru tilnefndir. Hvor samningsaðili um sig skal tilnefna gerðarmann innan sextíu (60) daga frá þeim degi er annar hvor samningsaðili tekur við tilkynningu frá hinum, eftir viðeigandi leiðum, þar sem farið er fram á að deilan verði sett í gerð og skal skipa þriðja gerðarmanninn innan sextíu (60) daga frá þeim tilnefningardegi sem fyrr er getið. Ef annar hvor samningsaðila tilnefnir ekki gerðarmann innan tiltekins frests eða ef þriðji gerðarmaður er ekki skipaður innan tiltekins frests getur hvor samningsaðilinn sem er farið fram á við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann skipi gerðarmann eða gerðarmenn eftir málsatvikum. Þriðji gerðarmaðurinn skal aldrei vera íbúi á sérstjórnarsvæðinu Makaó eða íslenskur ríkisborgari og skal hann gegna hlutverki forseta gerðardómsins.
4. Samningsaðilar skuldbinda sig til þess að hlíta hverri ákvörðun sem er tekin skv. 3. mgr. þessarar greinar.

18. gr.

Breytingar.

1. Telji annar samningsaðilinn æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa, þar með talið viðaukans, getur hann farið fram á

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation, either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement, its implementation and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.
2. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by consultation. Such consultations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of receipt of the request of consultations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through the appropriate channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall not be a resident of the Macao Special Administrative Region or a national of the Republic of Iceland and shall act as President of the arbitral tribunal.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision rendered under paragraph 3 of this Article.

Article 18

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it

viðræður milli flugmálayfirvalda beggja samningsaðila um þær breytingar sem tillaga er gerð um. Slíkar viðræður skulu hefjast innan sextíu (60) daga frá viðtöku beiðni um viðræður. Sérhver breyting, sem samþykkt er með fyrrgreindum hætti, skal öðlast gildi að undangenginni staðfestingu með bréfaskiptum samningsaðila í milli eftir viðeigandi leiðum.

2. Breytingu eða breytingar á viðaukanum má gera með beinu samkomulagi milli flugmálayfirvalda beggja samningsaðila og skulu slíkar breytingar öðlast gildi eftir að það hefur verið staðfest með bréfaskiptum eftir viðeigandi leiðum.

19. gr.

Uppsögn.

Hvor samningsaðili sem er getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega ákvörðun sína um að segja samningi þessum upp. Samtímis skal slík tilkynning send Alþjóðaflugmálastofnuninni. Samningur þessi fellur úr gildi (á viðtökustað tilkynningar til hins samningsaðilans) á miðnætti aðfaranætur sama dags ári eftir að hinum samningsaðilanum berst tilkynningin, nema tilkynningin sé dregin til baka með samþykki beggja samningsaðila áður en sá tími er liðinn.

20. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Skrá skal samning þennan, ásamt öllum breytingum á honum, hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni eftir að hann hefur verið undirritaður.

21. gr.

Gildistaka.

Samningur þessi öðlast gildi að afloknum bréfaskiptum sem staðfesta að meðferð þeirri, sem krafist er samkvæmt lögum og nauðsynleg er til þess að samningurinn komi til framkvæmda, sé lokið.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirrituð, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

may request consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall enter into force when they have been confirmed by an exchange of letters by both Contracting Parties, through the appropriate channels.

2. Any modification or modifications to the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall enter into force when it has been confirmed by an exchange of letters, through the appropriate channels.

Article 19

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

Article 20

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Entry into force

This Agreement shall enter into force upon an exchange of letters confirming that the legal procedures necessary to implement the Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

GJÖRT í Reykjavík hinn 13. júlí 2004 í tvíriti á íslensku, kínversku, portúgölsku og ensku og eru allir textar jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

DONE at Reykjavik this 13th day of July, 2004 in duplicate, in the Icelandic, Chinese, Portuguese and English languages, each text being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Fyrir hönd ríkisstjórnar
lýðveldisins Íslands
Siv Friðleifsdóttir

For the Government of the
Republic of Iceland
Siv Friðleifsdóttir

Fyrir hönd stjórnvalda á
sérstjórnarsvæðinu Makaó í
alþýðulýðveldinu Kína
Ao Man Long

For the Government of the
Macao Special Administrative Region
of the People's Republic of China
Ao Man Long

VIÐAUKI
Alþjóðleg flugþjónusta.

ANNEX
International Air Services

Leiðaskrá.

Route Schedule

Flugfélög hvors samningsaðila um sig, sem tilnefnd eru samkvæmt þessum viðauka, skulu, í samræmi við tilnefningarskilmála, eiga rétt á að stunda alþjóðlega flugþjónustu milli staða á eftirfarandi leiðum:

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air services between points on the following routes:

A. *Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem ríkisstjórn lýðveldisins Íslands hefur tilnefnt:*

A. *Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Iceland:*

Frá stöðum handan við Ísland um Ísland og viðkomustaði til staðar eða staða í Makaó og sem flogið er til áfram.

From points behind Iceland via Iceland and intermediate points to a point or points in Macao and beyond.

Athugasemd:

Note:

Óheimilt er að þjóna nokkrum stað á meginlandi Kína, í Taívan og Hong Kong sem viðkomustað eða stað sem flogið er til áfram.

No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.

B. *Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem stjórnvöld á sérstjórnarsvæðinu Makaó hafa tilnefnt:*

B. *Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Macao Special Administrative Region:*

Frá stöðum handan við Makaó um Makaó og viðkomustaði til staðar eða staða á Íslandi og sem flogið er til áfram.

From points behind Macao via Macao and intermediate points to a point or points in Iceland and beyond.