

AUGLÝSING

um samning milli Íslands og Króatíu um flugþjónustu.

Samningur milli ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands og ríkisstjórnar Lýðveldisins Króatíu um flugþjónustu, sem gerður var í Reykjavík 17. júní 2005, öðlaðist gildi 7. apríl 2006. Samningnum var beitt til bráðabirgða frá undirritunardegi hans.

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

Utánríkisráðuneytinu, 12. apríl 2006.

Geir H. Haarde.

Gunnar Snorri Gunnarsson.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR MILLI RÍKISSTJÓRNAR LÝÐVELDISINS ÍSLANDS OG RÍKISSTJÓRNAR LÝÐVELDISINS KRÓATÍU UM FLUGÞJÓNUSTU

Ríkisstjórn Lýðveldisins Íslands og ríkisstjórn Lýðveldisins Króatíu (hér á eftir nefndar „samningsaðilar“),

sem eru aðilar að samþykktinni um alþjóðaflugmál sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944,

sem óska þess að styrkja gagnkvæm tengsl sín á milli á sviði almenningsflugs og gera samning í því skyni að koma á og greiða fyrir alþjóðlegri flugþjónustu milli landsvæða hverrar um sig og áfram frá þeim,

sem óska þess að stuðla að alþjóðlegu fyrirkomulagi á flutningum í lofti sem byggir á samkeppni milli flugfélaga á markaði þar sem afskipti og reglusetning stjórnvalda eru í lágmarki,

sem óska þess að tryggja sem mest öryggi í millilandaflutningum í lofti og á rétta 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 ásáttar 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 annan aðila eða stofnun sem hefur verið falið að inna af hendi störf sem eru í verkahring fyrrnefnds samgönguráðuneytis og, að því er varðar Lýðveldið Króatíu, ráðuneyti málefna sjávar og ferða-, flutninga- og þróunarmála eða eftirkomanda þess;
2. „samningur“ merkir samning þennan, viðauka við hann og allar breytingar við hann eða þá;
3. „flutningar í lofti“ merkir almenna flutninga farþega, farangurs, farms og pósts með loftfari, hvers í sínu lagi eða saman, gegn þóknun eða leigugjaldi;
4. „Chicago-samþykkt“ merkir samþykktina um alþjóðaflugmál, sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, ásamt:
 - 1) hverri breytingu sem öðlast hefur gildi skv. a-lið 94. gr. Chicago-samþykktarinnar og báðir samningsaðilar hafa fullgilt, og

- 2) hverjum viðauka eða breytingu á viðauka, sem er samþykktur eða samþykkt skv. 90. gr. Chicago-samþykktarinnar, að því leyti sem slíkur viðauki eða breyting gildir gagnvart báðum samningsaðilum á tilteknum tíma;
5. „tilnefnt flugfélag“ merkir flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi skv. 3. gr. samnings þessa;
6. „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;
7. „heildarkostnaður“ merkir kostnað samfara því að veita þjónustu að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta stjórnunarkostnaði;
8. „millilandaflutningar í lofti“ merkir flutninga í lofti sem fara um loftrými yfir landsvæði fleiri en eins ríkis;
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. „viðkoma án viðskipta“ merkir lendingu í hvaða tilgangi sem er öðrum en að taka um borð eða setja af farþega, farangur, farm og/eða póst sem fluttur er í lofti;
11. „landsvæði“ hefur þá merkingu er um getur í 2. gr. Chicago-samþykktarinnar;
12. „afnotagjald“ merkir gjald sem lagt er á flugfélög fyrir að láta þeim í té aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða flugleiðsögu- eða flugöryggisaðstöðu eða þjónustu, að meðtalinni tengdri þjónustu og aðstöðu.

2. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum eftirtalin réttindi til þess að flugfélög þess síðarnefnda geti stundað millilandaflutninga í lofti:
 - a) réttindi til að fljúga yfir landsvæði sitt án þess að lenda;
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á landsvæði sínu án viðskipta; og
 - c) réttindi tilgreind með öðrum hætti í samningi þessum.
2. Ekkert í grein þessari telst veita flugfélagi eða flugfélögum annars samningsaðilans rétt til að taka um borð, á landsvæði hins samningsaðilans, farþega, farangur þeirra, farm eða póst sem fluttur eru gegn gjaldi til ákvörðunarstaðar annars staðar á landsvæði hins 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 samþykktri flugþjónustu á sérhverri leið sem tilgreind er í viðauka og rétt til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim. Tilnefningar skulu vera skriflegar og þær ber að senda hinum samningsaðilanum eftir diplómáttiskum leiðum.
2. Þegar slík tilnefning og umsókn berst 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 eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu:
 - a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i) að það hafi staðfestu á íslensku landsvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og hafi leyfi samkvæmt landslögum sem sett eru í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, og
 - 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 flugrekanda-skírteinis þess, og að viðkomandi flugmálayfirvöld séu tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni;
 - b) er um ræðir flugfélag sem Króatía hefur tilnefnt:

- i) að það hafi staðfestu á króatísku landsvæði og hafi leyfi samkvæmt gildandi króatískum lögum, og
 - ii) að Króatía hafi haldið og haldi uppi tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti; og
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.
3. Flugfélög með staðfestu merkir, í þessari grein, lögaðila sem hafa fast aðsetur á landsvæði samningsaðilans, sem annast tilnefningu, og virða ákvæði landslaga sem við eiga.

4. gr.

Afturköllun eða tímabundin niðurfelling leyfis.

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

- a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i) ef það hefur ekki staðfestu á íslensku landsvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða hefur ekki leyfi samkvæmt lögum Evrópubandalagsins eða innlendum lögum sem sett eru í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, eða
 - ii) ef 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 Króatía hefur tilnefnt:
 - i) ef það hefur ekki staðfestu á króatísku landsvæði eða hefur ekki leyfi samkvæmt gildandi króatískum lögum, eða
 - ii) ef Króatía heldur ekki uppi tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti; eða
- c) ef fyrrnefnt flugfélag hefur ekki fylgt þeim lögum og reglum er um getur í 6. gr. samnings þessa.

5. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á landsvæði annars samningsaðilans, verið þar eða farið þaðan ber flugfélagi hins samningsaðilans að fara að lögum og reglum þess fyrrnefnda um starfrækslu og flugleiðsögu loftfara.
2. Þegar komið er inn á landsvæði 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 farþega, áhöfn eða farm við komu til landsvæðis hans eða brottför þaðan (meðal annars en þó ekki einvörðungu ákvæði um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendingaeftirlit, vegabréfaeftirlit, tolleftirlit og sóttvarnarráðstafanir, eða, ef um póst er að ræða, ákvæði um póst), eða það skal gert fyrir þeirra hönd.

6. gr.

Öryggi.

1. Hvor samningsaðili um sig skal taka gild lofthæfisskírteini, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða löggildir 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. Hvorum samningsaðila um sig er þó heimilt, að því er varðar flug yfir hans eigið landsvæði, að neita að viðurkenna sem gild hæfisskírteini og leyfi sem hinn samningsaðilinn veitir ríkisborgurum sínum eða löggildir fyrir þá.
2. Hvor samningsaðili sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisviðmiðanir hins samningsaðilans sem varða búnað til flugs, flugáhafnir, loftför og rekstur tilnefndu flugfélaganna. Ef

annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn samningsaðilinn haldi ekki í raun fast við og beiti öryggisviðmiðunum og kröfum á þessum sviðum, sem jafngilda að minnsta kosti lágmarksviðmiðunum sem heimilt er að innleiða samkvæmt Chicago-samþykktinni, skal síðarnefnda samningsaðilanum tilkynnt um þær niðurstöður og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla þessar lágmarksviðmiðanir og skal þá síðarnefndi samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að halda eftir, afturkalla eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga, sem hinn samningsaðilinn tilnefnir, ef hinn samningsaðilinn gerir ekki viðeigandi ráðstafanir til leiðréttingar innan hæfilegs tíma.

7. gr.

Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að skylda þeirra gagnvart hvor öðrum, að vernda almenningsflug gegn ólögmetum aðgerðum, er óaðskiljanlegur hluti af samningi þessum. Án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur að þjóðarétti ber samningsaðilum sérstaklega að haga gerðum sínum í samræmi við ákvæði samnings varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963, samnings um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem undirritaður var í Haag 16. desember 1970, samnings um að koma í veg fyrir ólögmetar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971, og bókunar við hann, sem undirrituð var 24. febrúar 1988, eða annarra samninga um flugvernd sem báðir samningsaðilar gerast síðar aðilar að.
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, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar, og til að fást við sérhverja aðra ógnun við öryggi flugleiðsögu í almenningsflugi.
3. Samningsaðilar skulu, í gagnkvæmum samskiptum sína á milli, haga gerðum sínum í samræmi við allar flugverndarviðmiðanir og viðeigandi starfsvenjur sem mælt er með og Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt 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 landsvæðum þeirra, og rekstraraðilar flugvalla á landsvæðum þeirra aðhafist í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að virða flugverndarákvæði, sem hinn samningsaðilinn gerir kröfu um vegna komu inn á landsvæði sitt, og gera fullnægjandi ráðstafanir til að vernda loftför og skoða farþega, áhafna 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 að mæta tiltekinni ógnun.
5. Þegar hættu 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.
6. Hafi samningsaðili gilda ástæðu til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar um flugvernd geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda samningsaðilans óskað eftir viðræðum við flugmálayfirvöld hins síðarnefnda þegar í stað. Ef ekki næst viðunandi samkomulag 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 rekstrarleyfi og tæknileyfum flugfélags eða flugfélaga síðarnefnda samningsaðilans. Ef neyðarástand skapast getur samningsaðili gripið til bráðabirgðaaðgerða áður en 15 dagar eru liðnir.

8. gr.

Svigrúm til viðskipta.

1. Flugfélög hvors samningsaðila um sig eiga rétt á að opna skrifstofur á landsvæði 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 landsvæði síðarnefnda samningsaðilans starfsmenn, sem vinna við stjórnun, sölu, tækniþjónustu og rekstur, og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til þess að unnt sé að bjóða fram flutninga í lofti.
3. Hvert tilnefnt flugfélag skal, eftir því sem við á, eiga rétt á að sjá um rekstur eigin flugafgreiðslu á landsvæði hins samningsaðilans (eigin afgreiðsla) eða, ef það svo kýs, velja umboðsmann úr hópi þeirra sem um það keppa að annast þá þjónustu að hluta eða að öllu leyti. Þessi réttur takmarkast einungis af ytri aðstæðum er varða öryggi á flugvöllum. Ef slíkar aðstæður útiloka eigin afgreiðslu skulu öll flugfélög eiga aðgang að þjónustu á jörðu niðri á jafnréttisgrundvelli. Gjöld skulu miðuð við kostnað vegna veittrar þjónustu og slík þjónusta skal í eðli sínu vera sambærileg við það að um eigin afgreiðsla væri að ræða og vera í sama gæðaflokki.
4. Flugfélögum hvors samningsaðila um sig er heimilt að selja flutninga í lofti millilíðalaust á landsvæði hins samningsaðilans og, að eigin vild flugfélags, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna nema sérstaklega sé kveðið á um annað í reglum í upprunalandi flugsins er varða vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega. Hvert flugfélag skal hafa rétt til að selja, og hverjum sem er skal frjálst að kaupa, slíka flutninga í gildandi gjaldmiðli á fyrrnefndu landsvæði eða í auðskiptanlegum gjaldmiðli.
5. Hvert 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. Flugfélögum hvors samningsaðila um sig skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, þar á meðal kostnað vegna eldsneytiskaupa, á landsvæði hins samningsaðilans í þarlandum gjaldmiðli. Flugfélögum hvors samningsaðila um sig er heimilt, að eigin vild, að greiða slíkan kostnað á landsvæði hins samningsaðilans í auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlandum gjaldeyrisreglum.
7. a) Hvaða tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans sem er getur, í rekstri eða þjónustu sem hefur verið heimiluð á umsömdum leiðum, tekið upp markaðssamstarf, á borð við föst sætakaup, sameiginlegt flugnúmer eða leigu, við:
 - i) flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðilans sem er, og
 - ii) flugfélag eða flugfélög þriðja lands, að því tilskildu að slíkt þriðja land veiti heimild eða leyfi fyrir sambærilegu fyrirkomulagi milli flugfélaga hins samningsaðilans og annarra flugfélaga með tilliti til flugþjónustu til, frá og um slíkt þriðja land; að því tilskildu að öll flugfélög, sem eiga hlut að slíku fyrirkomulagi, 1) hafi tilskilin leyfi og 2) fullnægi þeim kröfum sem vanalega gilda um slíkt fyrirkomulag.
- b) Ef flugfélag annars samningsaðilans heldur uppi þjónustu milli staðar á landsvæði hins samningsaðilans og staðar í þriðja landi samkvæmt sameiginlegu flugnúmerafyrirkomulagi, í hvaða flugáfanga sem er á þeirri leið, með flugfélagi frá hinum samningsaðilanum skal fyrrnefndi samningsaðilinn, þrátt fyrir ákvæði ii-liðar hér að framan, heimila eða leyfa hvaða flugfélagi sem er frá síðarnefnda samningsaðilanum að nota sameiginlegt flugnúmerafyrirkomulag með hvaða flugfélagi sem er í hvaða flugáfanga sem er milli fyrrnefnds þriðja lands og síðarnefnda samningsaðilans um stað eða staði á landsvæði fyrrnefnda samningsaðilans.

9. gr.

Tollar og gjöld.

1. Loftför, sem tilnefnd flugfélög annars samningsaðilans starfrækja í millilandaflutningum í lofti, venjulegur búnaður slíkra loftfara, búnaður á jörðu niðri, eldsneyti, smuroliur, einnota tæknibirgðir, varahlutir (meðal annars hreyflar), aðföng loftfars (meðal annars, en þó ekki eingöngu, matur, drykkur og áfengi, tóbak og aðrar vörur sem eru ætlaðar til neyslu eða sölu til farþega í takmörkuðu magni meðan á flugi stendur) og aðrar vörur, eingöngu ætlaðar til nota í tengslum við starfrækslu loftfars í millilandaflutningum eða þjónustu við það, skulu, við komu til landsvæðis hins samningsaðilans, með gagnkvæmum hætti og eftir því sem frekast verður við komið samkvæmt landslögum þess samningsaðila, vera undanþegin öllum innflutningstakmörkunum, eignasköttum, tollum, vörugjöldum og álíka gjöldum, sem 1) innlend yfirvöld

- leggja á og 2) grundvallast ekki á kostnaði vegna veittrar þjónustu, að því tilskildu að slíkur búnaður og birgðir verði áfram um borð.
2. Enn fremur skulu, með gagnkvæmum hætti og sem frekast verður við komið samkvæmt landslögum síðarnefnda samningsaðilans, undanþegin 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 aðflutt eða fengin á landsvæði 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 landsvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð;
 - b) búnaður á jörðu niðri og varahlutir (meðal annars hreyflar) sem eru fluttir inn á landsvæði samningsaðila vegna þjónustu, viðhalds eða viðgerða á loftfari flugfélags hins samningsaðilans sem er notað í millilandaflutningum í lofti;
 - c) eldsneyti, smuroliur og einnota tæknibirgðir, sem eru aðflutt eða fengin á landsvæði samningsaðila til nota í loftfari flugfélags hins samningsaðilans, sem stundar millilandaflutninga í lofti, jafnvel þegar nota á þessar birgðir á hluta ferðarinnar sem er yfir landsvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð; og
 - d) kynningar- og auglýsingaefni, sem er aðflutt eða fengið á landsvæði 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 þessi aðföng á hluta ferðarinnar sem er yfir landsvæði 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, verði undir eftirliti eða stjórn hlutaðeigandi 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 undanþága hjá hinum samningsaðilanum, um lán eða færslu á vörum, sem tilgreindar eru í 1. og 2. mgr. þessarar greinar, á landsvæði hins samningsaðilans.

10. gr.

Afnotagjöld.

1. Afnotagjöld, sem lögbærum yfirvöldum eða stofnunum hvors samningsaðila um sig á sviði gjaldtöku er heimilt að leggja 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 lögbær yfirvöld eða stofnanir á sviði gjaldtöku hafa af því að bjóða viðeigandi flugvallaraðstöðu og þjónustu og viðeigandi aðstöðu og þjónustu vegna umhverfisverndar flugvallar, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Í heildarkostnaði af þessu tagi getur falist 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 lögbærra yfirvalda eða stofnana á landsvæði sínu á sviði 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 lögbær yfirvöld á sviði gjaldtöku til að senda notendum allar tillögur um breytingar á afnotagjöldum með eðlilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en til breytinga kemur.
4. Hvorugur samningsaðili telst hafa brotið ákvæði þessarar greinar, í tengslum við málsmeðferð vegna lausnar deilumála skv. 16. gr., 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.

11. gr.

Leiðir til að komast hjá tvísköttun.

1. Tekjur og hagnaður flugfélags annars samningsaðilans af því að halda uppi samþykktri flugþjónustu, sem eru skattskyld á svæði hans, skulu undanþegin tekjuskatti, sköttum af hagnaði og öllum öðrum sköttum af tekjum eða hagnaði sem eru lagðir á á svæði hins samningsaðilans.
2. Fé og eignir flugfélags annars samningsaðilans, sem tengjast því að halda uppi samþykktri flugþjónustu, skulu undanþegin álögðum fjármagns- og eignasköttum á landsvæði hins samningsaðilans.
3. Ef í gildi er sérstakur samningur milli samningsaðilanna um að komast hjá tvísköttun, með tilliti til tekju- og fjármagnsskatta, skulu ákvæði slíks samnings hafa forgang.

12. gr.

Sanngjörn samkeppni.

1. Tilnefnd flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu fá sanngjörn og jöfn tækifæri til að halda uppi flugþjónustu á öllum leiðum sem tilgreindar eru í viðauka við samning þennan.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverju tilnefndu flugfélagi að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í millilandaflutningum í lofti, sem það býður fram, á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðinum. Meginmarkmiðið með þeirri flugþjónustu, sem tilnefnd flugfélög veita, skal vera að láta í té nægjanlega flutningsgetu til að anna raunverulegri og hæfilega áætlaðri þörf fyrir flutning farþega, pósts og varnings sem koma frá eða eru á leið til landsvæðis samningsaðilans sem tilnefndi viðkomandi flugfélag.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfu um að flugfélög hins samningsaðilans skrái flugáætlanir eða flugrekstraráætlanir til samþykktar nema að því marki sem kann að verða gert án mismununar í því skyni að uppfylla hin samræmdu skilyrði, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. þessarar greinar, eða eins og kann að verða heimilað sérstaklega í viðauka við samning þennan. Ef samningsaðili gerir kröfu um skráningu í upplýsingaskyni ber honum að halda í lágmarki stjórnásluálagi á milliliði innan loftflutningageirans og tilnefnd flugfélög hins samningsaðilans vegna skráningarkrafna og málsmeðferðar þeim samfara.

13. 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.

Flugfélögum, sem lýðveldið Króatía tilnefnir, skal samt sem áður ekki heimilað, á grundvelli samnings þessa, að innleiða eða viðhalda lægra verði fyrir flutninga í lofti á flugleiðum innan Evrópska efnahagssvæðisins en þegar er í boði á markaðinum, í samræmi við reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2409/1992 frá 23. júlí 1992 um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu.
2. Hvor aðili um sig getur krafist þess að verð, sem til stendur að flugfélög hins aðilans setji upp fyrir flutninga til eða frá landsvæði hans, sé tilkynnt eða skráð hjá flugmálayfirvöldum hans. Óheimilt er að krefjast tilkynningar eða skráningar af hálfu flugfélaga beggja aðila með skemmri fyrirvara en 30 dögum fyrir fyrirhugaða gildistöku. Í einstaka tilvikum er heimilt að krefjast tilkynningar eða skráningar með skemmri fyrirvara en venjulega er gert. Hvorugur aðilinn skal gera kröfu um að flugfélög hins aðilans tilkynni eða skrái verð, sem leigutakar setja upp við almenning, nema það kunni að verða gert án mismununar og í upplýsingaskyni.
3. Þrátt fyrir ákvæði málsgreina hér að framan hefur hvert tilnefnt flugfélag rétt til að bjóða sama verð og gert er á markaðinum.

14. gr.

Margbætt flutningaþjónusta.

Þrátt fyrir önnur ákvæði samnings þessa er flugfélögum og óbeinum farmflytjendum beggja samningsaðila heimilt, án takmarkana, að nota, í tengslum við millilandaflutninga í lofti, hvers konar farmflutninga á jörðu niðri til og frá hvaða stað sem er á landsvæðum 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 standa fyrir og óbeinir flytjendur farms loftleiðis. 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.

15. gr.

Slysarannsóknir.

1. Eigi nauðlending eða slys sér stað á landsvæði annars samningsaðilans, þar sem um er að ræða loftfar hans samningsaðilans, skulu flugmálayfirvöld þess samningsaðila, þar sem nauðlendingin eða slysið verður, tilkynna flugmálayfirvöldum hans 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 viðvikjandi nauðlendingunni eða slysinu.
2. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókn á einstökum atriðum og aðstæðum viðvikjandi nauðlendingunni eða slysinu, skulu tilkynna flugmálayfirvöldum hans samningsaðilans um að rannsókn fari fram og skapa þeim fullkomna aðstöðu til þess að hafa fyrirsvar við rannsóknina. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókninni, skulu senda flugmálayfirvöldum hans samningsaðilans skýrslu um rannsóknina um leið og hún liggur fyrir.

16. 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 hvort 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 sammælt um að vísa deilunni til dómstóls þriggja gerðarmanna, einn tilnefndur af hvorum samningsaðila um sig og sá þriðji skipaður af þeim tveimur sem þannig eru tilnefndir. Hvor samningsaðili um sig skal tilnefna gerðarmann innan sextíu daga frá þeim degi er annar hvor samningsaðili veitir viðtöku tilkynningu frá hinum, eftir diplómatisískum leiðum, þar sem farið er fram á að deilan verði sett í gerð og skal skipa þriðja gerðarmanninn innan sextíu daga frá þeim tilnefningardegi sem fyrr er getið. Ef annar hvor samningsaðila tilnefnir ekki sinn eigin gerðarmann innan tiltekins frests eða ef þriðji gerðarmaður er ekki skipaður innan tiltekins frests getur hvor samningsaðilinn sem er farið þess á leit við forseta ráðs Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar að hann skipi gerðarmann eða gerðarmenn eftir málsatvikum. Þriðji gerðarmaðurinn skal í öllum tilvikum vera ríkisborgari þriðja ríkis og gegna hlutverki forseta gerðardóms.
4. Samningsaðilar skuldbinda sig til þess að hlíta hverri ákvörðun sem er tekin skv. 3. mgr. þessarar greinar.

17. gr.

Breytingar.

1. Telji annar hvor samningsaðila æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa getur hann óskað þess að fram fari viðræður milli flugmálayfirvalda beggja samningsaðila um þær breytingar sem tillaga er gerð um. Slíkar viðræður skulu hefjast innan sextíu (60) daga frá þeim degi er beiðni um viðræður er veitt viðtaka. Sérhver breyting, sem samþykkt er með fyrrgreindum hætti, skal taka gildi að undangenginni staðfestingu með orðsendingaskiptum milli samningsaðila eftir diplómatískum leiðum.
2. Breytingu á viðauka má gera með beinu samkomulagi milli flugmálayfirvalda beggja samningsaðila og skal hún taka gildi eftir að það hefur verið staðfest með orðsendingaskiptum eftir dipómatískum leiðum.

18. gr.

Uppsógn.

Hvor samningsaðili sem er getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega og eftir diplómatískum leiðum um þá ákvörðun sína að segja samningi þessum upp. Samtímis skal senda Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi (á viðtökustað tilkynningar til hins samningsaðilans) á miðnætti aðfaranótt þess dags er ár er liðið frá því að hinn samningsaðilinn veitti tilkynningunni viðtöku, nema tilkynningin sé dregin til baka með samþykki beggja samningsaðila áður en sá tími er liðinn.

19. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

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

20. gr.

Gildistaka.

Samningur þessi öðlast gildi þann dag er seinni skriflegu tilkynningunni, þar sem samningsaðilar greina hvor öðrum frá því að stjórnskipulegum skilyrðum hvors um sig fyrir gildistöku samnings þessa hafi verið fullnægt, er veitt viðtaka eftir diplómatískum leiðum. Beita ber ákvæðum samningsins til bráðabirgða frá þeim degi er hann er undirritaður.

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

GJÖRT í Reykjavík hinn 17. júní 2005 í tvíriti á íslensku, króatísku og ensku og eru allir textar jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

Fyrir hönd ríkisstjórnar
lýðveldisins Íslands
Davíð Oddsson
utanríkisráðherra

Fyrir hönd ríkisstjórnar
lýðveldisins Króatíu
Ana Marija Besker
sendiherra

I. VIÐAUKI
Reglubundin þjónusta.

1. hluti.

Leiðir.

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

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

Fyrir farþegaflug:

Frá	Til	Viðkomustaðir	Staðir sem flogið er til áfram
stöðum handan við Ísland, sem kunna að verða valdir af hálfu Íslands, um Ísland	staða í Króatíu	staðir sem kunna að verða valdir af hálfu Íslands	staðir sem kunna að verða valdir af hálfu Íslands

Fyrir flug með farm eingöngu:

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

Fyrir flug með farm eingöngu, milli Króatíu og hvaða staðar eða staða sem er.

B. Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem ríkisstjórn Króatíu hefur tilnefnt:

Fyrir farþegaflug:

Frá	Til	Viðkomustaðir	Staðir sem flogið er til áfram
stöðum handan við Króatíu, sem kunna að verða valdir af hálfu Króatíu, um Króatíu	staða á Íslandi	staðir sem kunna að verða valdir af hálfu Króatíu	staðir sem kunna að verða valdir af hálfu Króatíu

Fyrir flug með farm eingöngu:

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

Fyrir flug með farm eingöngu, milli Íslands og hvaða staðar eða staða sem er.

2. hluti.

Sveigjanleiki í rekstri.

Hvert tilnefnt flugfélag getur að eigin vali gert eftirfarandi í hvaða flugi sem vera skal eða öllu flugi:

1. haldið uppi flugi í aðra áttina eða báðar;
2. sameinað mismunandi flugnúmer í einni ferð með sama loftfari;
3. þjónað stöðum handan við Ísland/Króatíu, viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til áfram og stöðum á landsvæðum samningsaðila á leiðunum, með hvaða samsetningu og í hvaða röð sem er;
4. sleppt því að hafa viðkomu á hvaða stað eða stöðum sem er;
5. flutt farþega/farm frá einu loftfari sínu til annars hvar sem er á leiðunum; og
6. þjónað stöðum handan við hvaða stað sem er á landsvæði sínu, hvort sem skipt er um loftfar eða flugnúmer eða ekki, og er heimilt að halda uppi og kynna slíka þjónustu fyrir almenningi sem flutninga á leiðarenda;

án takmarkana á því í hvaða átt er flogið eða hvert og án þess að missa rétt til flutninga, sem eru leyfðir með öðrum hætti samkvæmt samningi þessum, að því tilskildu, að undanskildu flugi með farm eingöngu, að flutningarnir þjóni stað á landsvæði samningsaðilans sem tilnefndi flugfélagið.

3. hluti.

Skipt um loftfar.

Hvert tilnefnt flugfélag getur, í hvaða áfanga eða áföngum sem er á leiðunum er um getur hér að framan, stundað millilandaflutninga í lofti án þess að nokkrar skorður séu settar við því að skipta, hvar sem er á leiðinni, um gerð loftfara, sem eru starfrækt, eða breyta fjölda þeirra; þetta er þeim skilyrðum háð, nema þegar um ræðir flug með farm eingöngu, að flutningar á útleið áfram frá slíkum stað séu framhald flutninga frá landsvæði aðilans sem hefur tilnefnt flugfélagið og að á innleið séu flutningar til landsvæðis aðilans, sem hefur tilnefnt flugfélagið, framhald flutninga frá stað sem er handan við slíkan stað.

II. VIDAUKI

Leiguflutningar í lofti.

1. hluti.

Flugfélög hvors samningsaðila um sig, sem eru tilnefnd samkvæmt þessum viðauka, skulu, í samræmi við tilnefningarskilmála, eiga rétt á að flytja farþega landa á milli með leiguflutningum í lofti (og meðfylgjandi farangur þeirra) og/eða farm (getur þá verið um að ræða, en þó ekki eingöngu, farmmiðlun, uppskiptingu og samsetningu (farþegar/farmur) í leiguflutningum):

milli hvaða staðar eða staða sem er á landsvæði samningsaðilans, sem hefur tilnefnt flugfélagið, og hvaða staðar eða staða sem er á landsvæði hins samningsaðilans; og

milli hvaða staðar eða staða sem er á landsvæði hins samningsaðilans og hvaða staðar eða staða sem er í þriðja landi eða þriðju löndum, að því tilskildu, nema að því er varðar farm í leiguflutningi, að slík þjónusta sé liður í samfelldum framgangi, hvort sem skipt er um loftfar eða ekki, sem felur í sér þjónustu við heimalandið í þeim tilgangi að flytja innanlandsfarþega/farm milli heimalandsins og landsvæðis hins samningsaðilans.

Þegar þjónusta, sem fellur undir þennan viðauka, er veitt skulu flugfélög hvors samningsaðila um sig, sem tilnefnd eru samkvæmt þessum viðauka, einnig eiga rétt á að: 1) hafa viðdvöl hvar sem er innan eða utan landsvæðis hvors samningsaðilans sem er; 2) flytja farþega/farm í umflutningi með viðkomu á landsvæði hins samningsaðilans; og 3) sameina í einu loftfari farþega/farm sem er upprunninn á landsvæði annars samningsaðilans eða á landsvæði hins samningsaðilans og farþega/farm sem er upprunninn í þriðju löndum.

Hvor samningsaðili um sig skal, með vinsemd og á grundvelli háttvísi og gagnkvæmni, taka til athugunar umsóknir flugfélaga hins samningsaðilans um að stunda flutninga sem falla ekki undir þennan viðauka.

2. hluti.

Flugfélag sem annar hvor samningsaðilinn hefur tilnefnt og stundar leiguflutninga í lofti landa á milli sem hefjast á landsvæði annars hvors samningsaðilans, hvort sem um er að ræða flutninga aðra leið eða báðar, skal eiga þess kost að velja hvort það fer að lögum og reglum heimalandsins eða hins samningsaðilans um leiguflug. Ef samningsaðili beitir mismunandi ákvæðum, reglugerðum, skilmálum, skilyrðum eða takmörkunum gagnvart einu eða fleiri flugfélaga sinna, eða flugfélögum annarra landa, skal hvert tilnefnt flugfélag hlíta þeim viðmiðunum sem hafa minnstu takmarkanir í för með sér.

Ekkert í ofangreindri málsgrein takmarkar þó rétt hvors samningsaðilans sem er til að krefjast þess að flugfélög, sem annar hvor þeirra hefur tilnefnt samkvæmt þessum viðauka, fylgi ákvæðum um vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt þeirra.

3. hluti.

Hvorugur samningsaðila skal, nema að því er varðar reglur um neytendavernd er um getur í málsgreininni hér að framan, gera kröfu um að flugfélag, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt

samkvæmt ákvæðum þessa viðauka, leggi fram, að því er varðar flutninga frá landsvæði hins samningsaðilans eða þriðja lands, aðra leið eða báðar, nokkuð umfram yfirlýsingu um að gildandi lögum og reglum, er um getur í 2. hluta þessa viðauka, sé hlítt eða yfirlýsingu um undanþágu frá þessum lögum eða reglum sem þar til bær flugmálayfirvöld hafa veitt.

4. hluti.

Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig áskilja sér rétt til að fara fram á að tilkynnt sé fyrirfram um leiguflug, eitt sér eða fleiri í röð, sem tilnefnt flugfélag hvors samningsaðila um sig áformar. Ef slíkrar tilkynningar er krafist skal senda hana með eðlilegum fyrirvara áður en til stendur að fljúga það flug, eitt eða fleiri, sem um ræðir og skal tilkynningin innihalda þær upplýsingar um flugið, eitt eða fleiri, sem viðkomandi samningsaðili kann að hafa mælt fyrir um.

Komist annar hvor samningsaðilinn að því að tilkynnt leiguflug, eitt sér eða fleiri í röð, muni hafa neikvæð áhrif á lífvænleika áætlunar- og/eða leiguflugs innlendra flugfélaga sinna í efnahagslegu tilliti getur hann, innan 48 klukkustunda (á virkum dögum) frá viðtöku fyrrnefndrar tilkynningar, kunnert því flugfélagi, sem sendi tilkynninguna, að hann sé hinu fyrirætlaða leiguflugi, einu sér eða fleirum í röð, ósamþykktur.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ICELAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA**

The Government of the Republic of Iceland and the Government of the Republic of Croatia (hereinafter, "the Contracting Parties");

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

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

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport 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 any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Ministry of Communications, and in the case of the Republic of Croatia, the Ministry of the Sea, Tourism, Transport and Development, or its successor;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and
 - (2) 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;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "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;
7. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
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" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
11. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;

12. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights.

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

Article 3

Designation and Authorisation.

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 diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - (i) it is established in the territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and is licensed in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by a State which is a Contracting Party to the Agreement on the European Economic Area responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by Croatia:
 - (i) it is established in the territory of Croatia and is licensed in accordance with the applicable law of Croatia, and
 - (ii) Croatia has and maintains effective regulatory control of the airline; andthe 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.
3. Establishment of airlines according to this Article refers to a legal entity with permanent presence in the territory of the designating Contracting Party which respects the appropriate national legislation.

Article 4

Revocation or Suspension of Authorisation.

Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation 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 territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or is not licensed in accordance with European Community law or in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by a State which is a Contracting Party to the Agreement

- on the European Economic Area responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline designated by Croatia:
 - (i) it is not established in the territory of Croatia; or is not licensed in accordance with the applicable law of Croatia, or
 - (ii) Croatia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws.

1. While entering, within, or leaving the territory 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 territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including but not limited to 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.

Article 6

Safety.

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 at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.
2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. 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.

Article 7

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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and its protocol signed

- on February 24, 1988 or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become 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 to address any other threat to the security of civil air navigation.
 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 territory, and the operators of airports in their territory 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 territory 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. 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 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 required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities.

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory 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 territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall, as applicable, have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by regulations of the country in which the flight originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, 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.
6. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
 7. a) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with
 - i) an airline or airlines of either Contracting Party, and
 - ii) an airline or airlines of a third country,provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country; provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.
 - b) Notwithstanding the provision of ii above, if an airline of one Contracting Party holds out service between a point in the other Contracting Party's territory and a point in a third country by means of a code-share arrangement on any segment of that service with an airline of the other Contracting Party, the first Contracting Party must authorize or allow any airline of the other Contracting Party to code share with any airline on any segment of services between that third country and the other Contracting Party via a point or points in the territory of the first Contracting Party.

Article 9

Customs Duties and Charges.

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of 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 national authorities, 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 national 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 national law:
 - a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory 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 territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory 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 territory 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 supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and

- d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory 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 territory 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 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 territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

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 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 territory 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 16, 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 11

Avoidance of Double Taxation.

1. Income and profits derived from the operation of the agreed services by an airline of one Contracting Party, 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 the agreed services shall be exempt from taxes on capital and assets imposed in the territory of the other Contracting Party.
3. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exist between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 12

Fair Competition.

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to 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. The air services provided by a designated airlines shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designated the airline.
3. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

Article 13

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.

However, airlines designated by the Republic of Croatia shall not on the basis of this Agreement be entitled to introduce or continue lower prices for air transportation on air routes within the European Economic Area than are already offered in the market, in accordance with Council Regulation (EEC) No 2409/1992 of 23 July 1992 on fares and rates for air services.
2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
3. Notwithstanding paragraphs above, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

Article 14

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 transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, 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 15

Investigation of Accidents.

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory 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.

Article 16

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 disputes 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 for consultations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by consultations, they may agree to refer the dispute for decision to a body 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 days from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its own 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of an arbitral body.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article.

Article 17

Modification.

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it 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 days (60) of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes by both Contracting Parties, through the diplomatic channels.

2. A modification 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 exchange of diplomatic notes, through the diplomatic channels.

Article 18

Denunciation.

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party, of its decision to denounce 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 19

Registration with ICAO.

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

Article 20

Entry into force.

This Agreement shall enter into force on the date of receipt, through diplomatic channels, of the latter written notification by which the Contracting Parties inform each other on fulfilment of the internal constitutional requirements for entry into force of this Agreement. The Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature.

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

DONE at Reykjavik this 17th day of June, 2005 in duplicate, in the Icelandic, Croatian and English languages, each text being equally authentic. In the case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Republic of Iceland
Davíð Oddsson
Minister for Foreign Affairs

For the Government
of the Republic of Croatia
Ana Marija Besker
Ambassador

ANNEX I
Scheduled Services.

Section 1

Routes.

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

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

For passenger services:

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
Points behind Iceland to be selected at the discretion of the Icelandic side, via Iceland	Points in Croatia	Points to be selected at the discretion of the Icelandic side	Points to be selected at the discretion of the Icelandic side

For all-cargo services:

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

For all-cargo service or services, between Croatia and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Croatia:

For passenger services:

From	To	Intermediate Points	Points Beyond
Points behind Croatia to be selected at the discretion of the Croatian side, via Croatia	Points in Iceland	Points to be selected at the discretion of the Croatian side	Points to be selected at the discretion of the Croatian side

For all-cargo services:

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

For all-cargo service or services, between Iceland and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility.

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3
Change of Gauge.

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II
Charter Air Transportation.
Section 1

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Contracting Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and

Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party; (2) to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries.

Each Contracting Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Section 4

The Aeronautical authority of each Contracting Party reserves the right to request advance notification regarding a charter flight or series of charter flights planned by a designated airline of each Contracting Party. Such notifications, if required, shall be sent within a reasonable time before the respective flight or flights are to take place and shall contain such information relating to the flight or flights as the relevant Contracting Party may have stipulated.

Should either Contracting Party find that a notified charter flight or series of charter flights will severely affect the economic viability of scheduled and or charter services of its national airlines, it may -- within a period of 48 hours (weekdays) after receipt of such notification -- make known to the notifying airline its disapproval of the planned charter flight or series of charter flights.