

(三) 為此，每當有投訴，廉政專員即時將有關副本送交紀監會主席，而當有需要召開會議時，主席須至少提前四十八小時通知；

(四) (...)

(五) (...)

(六) (...)

(七) (...)

二、本批示自公佈翌日起生效。

二零零四年八月二日

行政長官 何厚鏞

3) Para o efeito, sempre que haja uma queixa, o Comissário contra a Corrupção remete, de imediato, cópia ao presidente que, quando for necessário, convoca a Comissão com, pelo menos, 48 horas de antecedência;

4) (...)

5) (...)

6) (...)

7) (...)

2. O presente despacho entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 de Agosto de 2004.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

第 200/2004 號行政長官批示

行政長官行使《澳門特別行政區基本法》第五十條賦予的職權，並根據第 5/2003 號行政法規第八條（一）項的規定，作出本批示。

一、馬里共和國國民得獲免簽證及入境許可進入澳門特別行政區。

二、上述國家的國民在澳門特別行政區的逗留，適用第 5/2003 號行政法規第九條至第十三條的規定。

三、本批示自澳門特別行政區政府與馬里共和國政府互免簽證協定生效日起生效。

二零零四年八月二日

行政長官 何厚鏞

Despacho do Chefe do Executivo n.º 200/2004

Usando da faculdade conferida pelo artigo 50.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, e nos termos da alínea 1) do artigo 8.º do Regulamento Administrativo n.º 5/2003, o Chefe do Executivo manda:

1. Ficam dispensados de visto e de autorização de entrada na Região Administrativa Especial de Macau os nacionais da República do Mali.

2. À permanência na Região Administrativa Especial de Macau dos nacionais do país acima referido é aplicável o disposto nos artigos 9.º a 13.º do Regulamento Administrativo n.º 5/2003.

3. O presente despacho entra em vigor na data de vigência do Acordo sobre a dispensa mútua de vistos entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau e o Governo da República do Mali.

2 de Agosto de 2004.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

第 26/2004 號行政長官公告

中華人民共和國澳門特別行政區政府與 冰島共和國政府航班協定

行政長官根據澳門特別行政區第 3/1999 號法律第三條（六）項和第六條第一款的規定，命令公佈《中華人民共和國澳門特別行政區政府與冰島共和國政府航班協定》。

二零零四年八月三日發佈。

行政長官 何厚鏞

Aviso do Chefe do Executivo n.º 26/2004

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República da Islândia

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea 6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Região Administrativa Especial de Macau, o «Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República da Islândia».

Promulgado em 3 de Agosto de 2004.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

中華人民共和國澳門特別行政區政府

與

冰島共和國政府

航班協定

經中華人民共和國中央人民政府正式授權締結本協定的中華人民共和國澳門特別行政區政府(澳門特別行政區)和冰島共和國政府,以下稱為“締約雙方”;

希望在民用航空領域發展其相互關係並締結一項協定,以便在兩個地區之間及其以遠建立航班服務;

希望提倡基於空運企業間的市場競爭,而少有政府干預和限制的國際航空體系;

希望便利擴大國際航班服務的機會;並

希望確保國際航空運輸最高程度的安全和保安,並重申他們對於危及航空器安全的行為或威脅的嚴重關注,這些行為或威脅危及人員或財產的安全,對航空運輸的經營產生不利的影響,並破壞公眾對民用航空安全的信心;

達成協定如下:

第一條

定義

就本協定而言,除非文中另有陳述,術語:

一、“航空當局”,在冰島共和國方面指交通部,在澳門特別行政區方面指民航局,或對雙方而言,指經授權行使上述當局目前行使的任何職能或類似職能的任何個人或機構;

二、“協定”,指本協定,其附件以及對本協定及附件的任何修改;

三、“航空運輸”,指為取酬或僱用之目的而使用航空器分別或以混合方式公共運載旅客、行李、貨物和郵件;

四、“地區”,在冰島共和國方面,具有公約第二條中所賦予“領土”的含義,在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島;

五、“公約”,指一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民用航空公約及包括根據公約第九十四(a)條對締約雙方均已生效的對公約的任何修改及任何附件,以及根據該公約第九十條通過的任何附件和對該附件的任何修改,只要該附件或修改在任何特定時間對締約雙方有效;

六、“指定空運企業”,指根據本協定第三條而獲指定和授權的空運企業;

七、“歐洲經濟區”,是指以歐洲共同體及其成員國為一方,以不包括瑞士在內的EFTA國家為另一方,根據一九九二年五月二日在波爾圖簽訂的歐洲經濟區協議建立的加強自由貿易區。EFTA是歐洲自由貿易協會的簡稱,冰島為其成員國。

八、“全部成本”,指提供服務的成本,加上所收取的合理管理費用;

九、“價格”,指空運企業,包括其代理人以航空運輸承運旅客(及其行李)和/或貨物(不包括郵件)收取的任何運價、費率或收費以及指導此種運價、費率或收費所適用的條件;

十、“非運輸業務性經停”、“空運企業”和“航班”,具有公約第九十六條所規定的含義;及

十一、“使用費”,指提供機場、空中導航或航空保安設施或服務,包括相關服務和設施,而向空運企業收取的費用。

第二條 權利的授予

一、締約一方給予締約另一方以下權利，以便締約另一方空運企業經營國際航班：

- 一) 飛越締約對方地區而不降停；
- 二) 在其地區內作非運輸業務性經停；及
- 三) 本協定規定的其他權利。

二、締約各方的不屬於本協定第三條的指定空運企業的，也同樣享有本條第一款規定的權利。

三、本條第二款的內容不應被視為給予締約一方的一家或多家空運企業以取酬為目的，在締約另一方地區內裝載旅客、其行李、貨物或郵件前往締約另一方地區內另一點的權利。

第三條 指定與授權

一、締約一方有權以書面向締約另一方指定一家或多家空運企業在附件所規定的各條航線上經營協議航班，以及撤銷或更改該指定。該指定應書面提出，通過適當途徑發至締約另一方。

二、締約另一方航空當局在收到上述指定和該指定空運企業符合經營授權及技術許可規定的方式和做法的申請後，應以最少的程序上的延誤授予適當的經營授權及許可，條件是：

一) 就冰島指定的空運企業而言：

(一) 該空運企業是根據歐洲經濟區協議在冰島地區成立，並根據以歐洲經濟區協議或歐洲共同體法律所通過的法律得到經營許可證；及

(二) 負責授予其空運經營人執照的某一歐洲經濟區協議成員國對該空運企業實施並保持有效的管理上的控制，並且在指定中對該航空當局予以清楚識別。

二) 就澳門特別行政區指定的空運企業而言：

(一) 該空運企業在澳門特別行政區註冊並以澳門特別行政區為主要經營地；及

(二) 該空運企業持有澳門特別行政區航空當局頒發的有效空運經營人執照。

三) 該空運企業具備資格滿足評估一項或多項申請的締約方通常應用於國際航班運營的法律和規定所制訂的條件。

第四條 授權的撤銷

發生下述情況時，締約一方可撤銷、暫停締約對方的指定空運企業的經營授權或技術許可，或對經營授權或技術許可進行限制：

一) 就冰島指定的空運企業而言：

(一) 該空運企業不是根據歐洲經濟區協議在冰島地區成立，或不是根據以歐洲經濟區協議或歐洲共同體法律通過的法律得到經營許可證；或

(二)負責授予其空運經營人執照的某一歐洲經濟區協議成員國沒有對該空運企業實施並保持有效的管理上的控制，或在指定中沒有對有關航空當局予以清楚識別。

二)就澳門特別行政區指定的空運企業而言：

(一)該空運企業不是在澳門特別行政區註冊並以澳門特別行政區為主要經營地；或

(二)該空運企業不持有澳門特別行政區航空當局頒發的有效空運經營人執照。

三)該空運企業未能遵守本協定第七條提到的法律和規定。

第五條

法律的適用

一、當締約另一方空運企業的航空器進入、在其地區內停留或離開締約一方地區時，須遵守該締約一方有關航空器運營和航行的法律和規定。

二、當進入、在其地區內停留和離開締約一方地區時，締約另一方空運企業的旅客、機組或貨物須遵守，或代為遵守該締約一方有關航空器上的旅客、機組或貨物的有關法律和規定(包括有關進入、放行、航空保安、移民、護照、海關和檢疫的規定，或如屬郵件，須遵守郵政規定)。

三、任何締約方在適用其移民、海關、檢疫和類似規定時，不應給予從事類似國際航空運輸的己方的或任何其他空運企業比締約另一方指定空運企業更優惠的待遇。

第六條

證件的承認

一、為了經營本協定規定的航空運輸，締約一方應對締約另一方頒發或核准有效並仍然有效的適航證、資格證和執照承認其有效，只要頒發或核准此種證件或執照的要求至少相當於根據公約制定的最低標準。

二、然而，締約各方對為在其地區上空飛行或在其地區內降落而由締約對方頒發或核准其有效的對冰島共和國而言其自己的國民，或對澳門特別行政區而言其自己的居民的資格證和執照，保留拒絕承認其有效的權利。

第七條

安全

一、締約一方可以要求就締約另一方指定空運企業在航行設施、機組、航空器及該空運企業的運營方面所採用的安全標準問題進行協商。

二、如在此種協商之後，締約一方發現締約另一方未能有效地保持和實施第一款所述方面的符合當時根據公約制定的安全標準，締約一方應將此等發現及認為達到國際民航組織標準的必要步驟通知締約另一方。締約另一方應在商定的時間範圍內採取適當的行動予以糾正。

三、如締約對方在合理的時間之內沒有採取上述的適當糾正行動，締約各方保留扣發、撤銷締約對方一家或多家指定空運企業經營授權或技術許可，或對該授權和許可進行限制的權力。

四、締約一方根據本條第三款所採取的任何行動在採取此種行動的依據不復存在時應停止。

第八條

航空保安

一、根據國際法賦予的權利和義務，締約雙方重申為保護民用航空安全免遭非法干擾行為而相互承擔的義務構成本協定不可分割的組成部分。在不限制國際法賦予其權利和義務的普遍性的情況下，締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約，和一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約，以及對締約雙方均適用的任何其他航空保安方面的公約。

二、締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用航空器和其他危及該等航空器、其旅客和機組、機場和航行設施安全的非法行為，以及危及民航安全的任何其他威脅。

三、締約雙方在其相互關係中，應遵守所有的航空保安標準以及國際民航組織所制定的並作公約附件的適當建議措施；締約雙方應要求其註冊的航空器經營人或以其地區為主要經營地或永久駐地的航空器經營人，及其地區內的機場經營人遵守該航空保安規定。

四、締約雙方同意，遵守締約對方關於進入該方地區所要求的保安規定，並採取充份措施保護航空器，在登機和裝機前或登機和裝機期間，對旅客、機組及其行李和手提物品，以及貨物和機上供應品實施檢查。締約各方對締約另一方為對付某項特定威脅而採取任何特別保安措施的要求，亦應給予積極的考慮。

五、當發生非法劫持民用航空器的事件或威脅，或其他危及旅客、機組、航空器、機場或航行設施安全的非法行為時，締約雙方應互相協助，提供聯繫的便利及採取其它適當措施，以便迅速、安全地終止該事件或威脅。

六、當締約一方有合理的理由認為締約另一方未能遵守本條款的航空保安規定，該締約方航空當局可提出立即與締約另一方航空當局協商的要求。如自提出協商之日的十五天之內未能達成滿意協議，則構成扣留、撤銷、限制該締約方的一家或多家空運企業的經營授權及技術許可或對其附加條件的依據。當出於緊急情況的需要，或防止進一步違反本條的規定，前一締約方可隨時採取臨時行動。

第九條

商業機會

一、締約一方指定空運企業有權在另一方地區內設立辦事處以推廣和銷售航空運輸。

二、締約一方空運企業有權根據另一方關於入境、居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區內派駐和保留提供航空運輸所需的管理、銷售、技術、運營及其他專業人員。

三、締約各方的任何指定空運企業可根據關於保護旅客資金以及旅客取消和退款權利的適用立法，在締約對方地區內直接和按該空運企業的意願，透過其代理銷售航空運輸。此種航空運輸可以當地貨幣和可自由兌換貨幣兩者進行。

四、各指定空運企業有權在有需求時兌換和向其地區匯回扣除當地開支後的當地收入。在進行兌換和匯款時，應允許不受限制和不課稅地及時地以承運人最初申請匯款當日適用於當時交易和匯款的匯率辦理。

五、締約一方空運企業應被允許在另一方地區內使用當地貨幣支付當地開支，包括購買燃油。締約一方空運企業可按其意願，在締約另一方地區內根據當地貨幣規定使用可自由兌換貨幣支付此種開支。

六、一)在經營或提供規定航線上的航班方面，締約一方的任何指定空運企業可與以下空運企業進行包座位和代碼共享或租賃安排：

(一)締約任何一方的一家或多家空運企業；及

(二)第三方的一家或多家空運企業。如該第三方不授權與或不允許締約另一方空運企業和其它空運企業在來往和經過（此第三方的航班上進行類似的安排，締約雙方有權不接受此種安排；

二)但上述規定的條件是所有進行此類安排的空運企業：

(一)享有基本的業務權並且符合本協定的原則，及

(二)符合締約雙方航空當局對此類安排的要求。

三)代號共享的空運企業須在其建議實施日的四十五日之前將代號共享及包座位安排的建議向締約雙方航空當局提出。此代號共享及包座位安排須得到締約雙方航空當局的批准。

第十條

海關稅及收費

一、締約另一方指定空運企業經營國際航空運輸的航空器，其正常設備、地面設備、燃油、潤滑油、技術消耗品、零備件（包括發動機）、機上供應品（包括但不限於諸如食品、飲料和酒類、煙草以及在飛行途中向旅客出售或供旅客使用的其他限量物品），單純供從事國際航空運輸的航空器經營或服務使用的其它物品，在抵達締約一方地區時，應在對等基礎上，根據該締約方的法律最大限度地免除所有的進口限制、財產稅、海關關稅、消費稅以及類似收費，以及（一）締約雙方當局實行的，並且（二）不是基於服務成本的名類收費，條件是此種設備和供應品留置在飛機上。

二、除了基於提供服務成本的費用之外，也應在對等的基礎上，根據該締約方的法律最大限度地免除本條第一款所述的稅收、徵稅、關稅、收費和費用：

一)運進締約一方地區或在該地區內提供並裝上航空器供締約另一方空運企業經營國際航空運輸的出港航空器使用的合理數量之內的機上供應品，即使這些供應品是在裝上航空器的締約方地區內的部分航段途中使用；

二)運進締約一方地區的為保養、維護或修理締約另一方空運企業經營國際航空運輸的航空器的地面設備和零備件（包括發動機）；

三)運進締約一方地區或在該地區內提供締約另一方空運企業經營國際航空運輸中使用的燃油、潤滑油及技術消耗品，即使這些供應品是在裝上航空器的締約方地區內的部分航段途中使用；及

(四)運進締約一方地區或在該地區內提供並裝上航空器的在合理限量之內，供締約另一方從事國際航空運輸的空運企業的離港航空器使用的宣傳及廣告資料，即使這些供應品是在裝上航空器的締約方地區內的部分航段途中使用；

三、本條第一款和第二款所述的設備和供應品可以被要求置於有關當局監管或控制之下。

四、在締約一方空運企業與另一家同樣享有締約另一方此種免除的空運企業就在締約另一方地區內租用或移交本條第一款和第二款規定的物品訂有協議的情況下，本條規定的免除亦同樣適用。

第十一條

用戶費

一、締約一方有關收費當局或機構向締約另一方指定的空運企業可能徵收的使用費應公正、合理、無不正當歧視，並在各類用戶間公平分攤。無論何種情況，在評估對締約另一方空運企業的任何此種用戶費時，其優惠條件不應遜於其他任何空運企業在評估該項收費時享有的最優惠條件。

二、向締約對方空運企業徵收的用戶費可以反映，但不應超過有關收費當局或機構為提供適當機場、機場環境、空中航行，及機場或機場系統內的航空保安設施及服務所需的全部成本。上述全部成本應包括資產折舊之後的合理回報。應以有效和經濟的方式提供收費的設施及服務。

三、締約各方應鼓勵其地區內的主管收費當局或機構與使用服務和設施的空運企業進行協商，並應鼓勵有關收費當局或機構與空運企業交換必要的資料，以便能夠根據本條第一款和第二款的原則準確地審議收費的合理性。締約各方應鼓勵其收費當局將調整用戶費用的任何建議合理地事先通知用戶，以便用戶在調整之前表達他們的意見。

四、根據第十七條（協商與解決爭議）解決爭議的程序，任何一方不得被認為違反了本條的規定，除非：（一）它未能在合理的時間內對締約另一方就收費或作法的投訴進行審議；或（二）審議之後，它未能在其職權範圍內採取所有措施糾正與本條不符的任何收費或作法。

第十二條

避免雙重徵稅

一、締約一方的空運企業以航空器經營國際運輸所得收入及利潤，包括參加合營航班、聯營運輸業務或國際性經營機構所得收入及利潤，在該締約方地區繳稅者，應免除在締約另一方地區徵收的收入稅、利潤稅及所有其他各類有關收入及利潤方面的稅收。

二、締約一方空運企業的航空器經營國際業務的有關資本及財產，應免除在締約另一方地區徵收的資本及財產稅。

三、締約一方空運企業從轉讓經營國際業務的航空器和與經營該航空器有關的動產所得的收益，其收入及利潤根據第一款僅應在該方地區繳稅者，應免除在締約另一方地區對該等收益徵收的任何稅項。

四、就本條而言：

一）“收入和利潤”一詞，包括以航空器經營運送人員、牲畜、貨物、郵件或商品的國際業務所得的收益及收入總額，包括：

（一）包機或出租航空器的收益和總收入，如果此包機或出租航空器對於經營國際業務的航空器來說只是偶然性的；

（二）為該空運企業本身或為任何其他空運企業出售機票或類似的憑證，以及提供與該等承運有關的服務所得的收益和收入總額，但在後一種情況下，該等出售或提供服務對於經營國際業務的航空器來說只是偶然性的；

（三）與使用航空器經營的國際業務直接有關的資金之利息；

二）“國際業務”一詞，指航空器的任何載運，但完全在締約對方地區內的地點之間的載運除外。

三）“主管當局”一詞，就冰島而言，指財政部長或其授權的代表，就澳門特別行政區而言，指財政局（Direcção dos Serviços de Finanças）或其授權的代表，或經授權行使目前財政局行使的任何職能或類似職能的任何個人或機構。

五、締約雙方主管當局應通過相互協商，盡力解決涉及本條的詮釋或應用方面的任何爭議。第十七條（協商及解決爭議）不適用於任何此類爭議。

六、儘管有第二十一條（生效）的規定，各方應書面通知對方已完成其法律要求的使本條生效的有關程序。本條應於該通知書中後一份通知書的接收日期生效，隨之對翌年一月一日或其後產生的有關收入、利潤及所得，以及當日及其後持有的資本和財產具有效力。

七、儘管有第十九條（終止）的規定，當根據該條款發出終止本協定的通知之後六個月到期日的翌年的一月一日，本條應停止對當日及其後的有關收入、利潤及所得，以及持有的資本和財產具有效力。

八、當締約雙方為避免對有關收入雙重徵稅而簽訂規定類似本條所述的例外情況的協議生效，本條即失去效力。

第十三條

公平競爭

一、各締約方應允許締約雙方指定空運企業享有公平均等的機會在提供本協定所規管的國際航空運輸中競爭。

二、各締約方應允許各指定空運企業根據對市場的商業考慮確定其提供的國際航空運輸的班次和運力。與此權利相一致，除非根據與公約第十五條相一致的統一條件，由於海關、技術、經營或環境的要求，締約一方不得單方面限制締約另一方指定空運企業經營的業務量、班次或航班的定期性，或一種或數種機型。

三、任何締約方不得對締約另一方指定空運企業附加與本協定的目的不一致的運力、班次或運輸業務方面的任何要求。

四、締約雙方應將航空運輸中介人和締約另一方指定空運企業的申請要求和程序的行政負擔減至最低程度。

第十四條

定價

一、各締約方應允許各指定空運企業根據市場的商業考慮決定航空運輸的價格。締約雙方的干預應限於：

一) 防止不合理的歧視性價格或作法；

二) 保護消費者免受因濫用支配地位所造成的不合理的高價或限制性價格的影響；和

三) 保護空運企業免受因直接或間接的政府補貼或支持所造成的人為低價的影響。

二、各締約方可要求締約另一方空運企業向其航空當局通知或提交計劃收取的前往或來自其地區的價格。可以要求締約雙方的空運企業在建議生效日期不少於三十天之前通報或提交。在個別情況下，允許以平時所要求的更短的時間之前通知或提交。

三、儘管有本條的條款，澳門特別行政區的指定空運企業完全在歐洲聯盟境內的載運所要收取的價格，應遵守歐洲聯盟的法律。但是，各指定空運企業有權採用與市場已有價格相一致的價格。

第十五條

多運輸方式聯運

儘管有本協定的任何其他規定，締約雙方各空運企業和間接的貨運提供人，應被允許為銜接國際航空運輸貨物而不受限制地使用任何地面運輸前往或來自締約雙方或第三方地區內的任何地點，包括運輸進、出有海關設施的所有機場，並在可行的情況下根據適用法律和規定運輸尚未完稅的貨物的權利。上述貨物不論是地面或空運，應可以利用機場海關的通關處理和設施。空運企業可以選擇自設或委託地面運輸或通過與其他地面承運人的安排提供地面運輸，包括其他空運企業提供的地面運輸和間接的航空貨運提供人。上述多運輸方式聯運的貨運服務可以用單一的航空和地面運輸結合的通價形式提供，條件是在該運輸相關的真實情況方面發運人沒有被誤導。

第十六條

災難調查

一、當締約任何一方的航空器在締約另一方地區內發生迫降或災難，在其地區內發生迫降或災難的締約方航空當局應立即通知締約另一方航空當局，並立即採取步驟對旅客和機組提供協助，提供航空器及機上的郵件、行李及貨物的安全，並採取必要措施對迫降或災難細節及情況進行調查。

二、對迫降或災難細節及情況從事調查的締約方航空當局應將調查的情況告知締約另一方航空當局，並在調查中給予締約另一方航空當局表達的充份便利。從事調查的締約方航空當局應在調查報告作出後立即送交締約另一方航空當局。

第十七條

協商及解決爭議

一、本著緊密合作的精神，締約任何一方可隨時要求就本協定及本協定條款的實施及滿意的遵守進行協商。

二、如果締約雙方就本協定的解釋或適用發生爭議，締約雙方應盡力通過協商解決該爭議。此協商應在可行情況下盡早開始，但無論如何不遲於收到該協商要求之後的六十（60）天，除非締約雙方對此另有協議。

三、如果締約雙方未能通過協商解決爭議，他們可以商議將該項爭議提交某人或某機構決斷，或在締約任何一方的要求下，將其提交給一個由三名仲裁人組成的仲裁庭裁決，由每一締約方提名一名仲裁人，第三名仲裁人由如上所提名的兩名仲裁人指定。締約各方應在締約一方經過適當途徑收到締約對方要求對爭議進行仲裁的通知之日起六十天之內指定一名仲裁人，第三名仲裁人應在此後的六十（60）天之內指定。如任何締約方未能在規定期間提出一名仲裁人，或未能在規定期間指定第三名仲裁人，國際民航組織理事會主席可應締約任何一方請求按情況所需指定一名或多名仲裁人。在所有情況下，第三名仲裁人不應為澳門居民或冰島共和國國民，並應由其擔任仲裁庭主席。

四、締約雙方承諾遵守根據本條第三款產生的裁決。

第十八條

修改

一、如果締約一方認為有需要修改本協定，包括其附件在內的任何條款，該締約方可要求締約雙方航空當局就所建議的修改進行協商。此協商應在收到此要求後的六十（60）天之內開始進行。按此達成的任何修改應在締約雙方經適當途徑交換信函確認後生效。

二、對本協定附件的任何修改可在締約雙方航空當局之間直接商定，經適當途徑換函確認後生效。

第十九條

終止

締約任何一方可以隨時以書面通知締約另一方其終止本協定的決定。上述通知應同時發給國際民航組織。本協定自締約另一方收到通知之日第一個週年前的午夜（在締約另一方收到此通知地點）終止，除非在此日期結束之前締約雙方協議撤回該通知。

第二十條

向國際民航組織登記

本協定和對本協定所作的任何修改應在簽字後向國際民航組織登記。

第二十一條

生效

本協定自締約雙方相互換函通知業已完成實施該協定的必要程序之後即行生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字。

本協定於二零零四年七月十三日在雷克雅未克簽訂，一式兩份，每份用中文、葡萄牙文、冰島文和英文寫成，各個文本同等作準。如在解釋上發生分歧，則以英文文本為準。

中華人民共和國
澳門特別行政區政府
代表
歐文龍

冰島共和國
政府代表
哈爾多爾·奧斯格里姆松

附件
國際航班

航線表

締約雙方按照本附件所指定的空運企業，根據其指定的條件，有權在下述航行的各點之間經營國際航班：

一、冰島共和國政府指定的一家或多家空運企業的航線：

冰島以後各點經冰島及中間點至澳門及其以遠多點。

註：

中國內地地點、台灣以及香港不得作為中間點或以遠點。

二、澳門特別行政區政府指定的一家或多家空運企業的航線：

澳門以後各點經澳門及中間點至冰島及其以遠多點。

**ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE MACAU DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ISLÂNDIA**

O Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China («a Região Administrativa Especial de Macau»), e o Governo da República da Islândia, daqui em diante referidos como as «Partes Contratantes», o primeiro devidamente autorizado para concluir o presente Acordo pelo Governo Popular Central da República Popular da China;

Desejando promover as suas relações mútuas na área da aviação civil e concluir um acordo com a finalidade de estabelecer serviços aéreos entre e além das respectivas áreas;

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na concorrência entre as empresas de transporte aéreo no mercado com um mínimo de interferência e regulação governamentais;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades do serviço aéreo internacional; e

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua forte preocupação relativamente a actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que ponham em risco a segurança de pessoas ou bens, prejudiquem a exploração do transporte aéreo, e afectem a confiança do público na segurança da aviação civil;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo se diversamente estabelecido, o termo:

1. «Autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República da Islândia, o Ministério das Comunicações e, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar quaisquer funções presentemente exercidas pelas supra mencionadas autoridades ou a desempenhar funções similares;

2. «Acordo» significa o presente Acordo, o respectivo Anexo e quaisquer modificações aos mesmos;

3. «Transporte aéreo» significa o transporte público efectuado por aeronaves para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou conjuntamente, mediante remuneração ou aluguer;

4. «Área» em relação à República da Islândia tem o significado atribuído a «território» pelo Artigo 2.º da Convenção e em relação à Região Administrativa Especial de Macau compreende a península de Macau e as Ilhas da Taipa e de Coloane;

5. «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94.º, alínea a), da Convenção e seja aplicável a ambas as Partes Contratantes, bem como qualquer Anexo ou emenda ao mesmo adoptados nos termos do Artigo 90.º da Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda sejam, em determinado momento, eficazes em relação a ambas as Partes Contratantes;

6. «Empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada nos termos do Artigo 3.º do presente Acordo;

7. «Espaço Económico Europeu» é uma área alargada de livre comércio estabelecida pelo Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, assinado no Porto em 2 de Maio de 1992, entre a Comunidade Europeia e os respectivos Estados Membros, por um lado, e os Estados da AECL, por outro, com a exclusão da Suíça. AECL é a abreviatura de Associação Europeia de Comércio Livre de que a Islândia é um Estado Membro;

8. «Custo total» significa o custo de fornecimento de serviços acrescido de um montante razoável para despesas administrativas;

9. «Preço» significa qualquer tarifa, preço ou encargo cobrado pelas empresas de transporte aéreo, incluindo os seus agentes, pelo transporte aéreo de passageiros (e respectiva bagagem) e/ou carga (excluindo correio), bem como as condições reguladoras da aplicação dessa tarifa, preço ou encargo;

10. «Escala para fins não comerciais», «empresa de transporte aéreo» e «serviço aéreo» têm os significados especificados no Artigo 96.º da Convenção; e

11. «Taxas de utilização» significa uma taxa aplicada às empresas de transporte aéreo pela utilização de infra-estruturas ou serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo serviços e infra-estruturas relacionadas.

Artigo 2.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração dos serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante:

- a) o direito de sobrevoar a sua área sem aterrar;
- b) o direito de fazer escalas na sua área para fins não comerciais; e
- c) outros direitos especificados no presente Acordo.

2. As empresas de transporte aéreo de cada Parte Contratante, para além daquelas designadas nos termos do Artigo 3.º deste Acordo, usufruirão também dos direitos especificados no número 1 deste Artigo.

3. Nada no presente Artigo deverá ser entendido como concedendo à empresa ou empresas de transporte aéreo de uma Parte Contratante o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, respectiva bagagem, carga ou correio, transportados mediante contrapartida e destinados a um outro ponto na área dessa outra Parte Contratante.

Artigo 3.º

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa ou empresas de transporte aéreo para o efeito de explorar os serviços acordados em cada uma das rotas especificadas no Anexo e de revogar ou alterar essas designações. Tais designações serão efectuadas por escrito e serão transmitidas à outra Parte Contratante através dos canais apropriados.

2. Uma vez recebida a designação e os pedidos por parte de uma empresa de transporte aéreo designada, na forma e modo indicados para autorizações de exploração e licenças técnicas, a outra Parte Contratante concederá as autorizações e licenças apropriadas com um mínimo de demora processual, desde que:

- a) no caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela Islândia:

- (i) esteja estabelecida na área da Islândia em conformidade com o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, e encontra-se licenciada em conformidade com legislação adoptada nos termos do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ou da lei da Comunidade Europeia; e

- (ii) o controlo regulador efectivo da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido por um Estado, que seja Parte do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, responsável pela emissão do Certificado de Operador de Transporte Aéreo e cuja autoridade aeronáutica esteja claramente identificada na designação;

- b) no caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau:
 - (i) esteja constituída e tenha o seu principal local de negócios na área da Região Administrativa Especial de Macau; e
 - (ii) seja detentora de um Certificado de Operador de Transporte Aéreo emitido pela autoridade aeronáutica da Região Administrativa especial de Macau;
- c) a empresa de transporte aéreo designada esteja habilitada a preencher os requisitos previstos nas leis e regulamentos normalmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que avalia o pedido ou pedidos.

Artigo 4.º

Revogação de Autorização

Qualquer Parte Contratante pode revogar, suspender ou limitar a autorização de exploração ou licenças técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante sempre que:

- a) no caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela Islândia:
 - (i) não esteja estabelecida na área da Islândia em conformidade com o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, ou não tenha sido licenciada em conformidade com legislação adoptada nos termos do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ou da Comunidade Europeia; ou
 - (ii) o controlo regulador efectivo da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido por um Estado que seja Parte do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu responsável pela emissão do Certificado de Operador de Transporte Aéreo, ou a respectiva autoridade aeronáutica não esteja claramente identificada na designação;
- b) no caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau:
 - (i) não esteja constituída e não tenha o seu principal local de negócios na área da Região Administrativa Especial de Macau; ou
 - (ii) não seja detentora de um Certificado de Operador de Transporte Aéreo válido emitido pela autoridade aeronáutica da Região Administrativa Especial de Macau;
- c) essa empresa de transporte aéreo não cumpra as leis e os regulamentos referidos no Artigo 7.º do presente Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação de Leis

1. À entrada, durante a permanência, ou à saída da área de uma Parte Contratante, as respectivas leis e regulamentos relativos à imigração e navegação de aeronaves serão respeitados pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante.
2. À entrada, durante a permanência, ou à saída da área de uma Parte Contratante, as respectivas leis e regulamentos relativos à entrada ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações ou carga em aeronaves (incluindo regulamentos relativos à entrada, saída, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena ou, no caso de correio, os regulamentos postais), serão cumpridos por ou em nome dos passageiros, tripulações ou carga das empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante.
3. Na aplicação da respectiva regulamentação sobre imigração, alfândega, quarentena e de outra regulamentação similar, nenhuma Parte Contratante privilegiará a sua própria ou qualquer outra empresa de transporte aéreo relativamente à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante que efectue transportes aéreos internacionais similares.

Artigo 6.º

Reconhecimento de Certificados

1. Cada Parte Contratante reconhecerá como válidos, para fins de exploração do transporte aéreo nos termos do presente Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência, e licenças emitidos ou tornados válidos pela outra Parte Contratante e ainda em vigor, desde que os requisitos desses certificados ou licenças sejam pelo menos iguais às normas mínimas que possam ser estabelecidas de acordo com a Convenção.
2. Cada Parte Contratante reserva-se, contudo, o direito de recusar reconhecer a validade, para efeitos de sobrevoos ou de aterragem na sua própria área, de certificados de competência e licenças concedidos ou tornados válidos pela outra Parte Contratante, aos seus próprios nacionais no caso da República da Islândia, ou aos seus próprios residentes no caso da Região Administrativa Especial de Macau.

Artigo 7.º**Segurança Operacional**

1. Qualquer Parte Contratante pode solicitar consultas sobre as normas de segurança operacional observadas quanto a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante relativas a infra-estruturas aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operação das empresas de transporte aéreo designadas.

2. Se, na sequência dessas consultas, uma Parte Contratante entender que a outra Parte Contratante não mantém e aplica eficazmente, nas matérias referidas no número 1, normas de segurança que satisfaçam os Padrões estabelecidos nessa data nos termos da Convenção, a outra Parte Contratante será notificada dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para atingir os padrões da Organização da Aviação Civil Internacional. A outra Parte Contratante deverá então adoptar medidas correctivas apropriadas dentro dum prazo acordado.

3. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de retirar, revogar ou limitar a autorização de exploração ou licença técnica de uma empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, caso a outra Parte Contratante não adopte as medidas correctivas adequadas num prazo razoável.

4. Qualquer acção de uma Parte Contratante tomada de acordo com o número 3 do presente Artigo, deverá ser interrompida logo que as bases para a acção deixem de existir.

Artigo 8.º**Segurança da Aviação**

1. De acordo com os respectivos direitos e obrigações de direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de protecção da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícitos faz parte integrante deste Acordo. Sem prejuízo da generalidade dos seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes agirão, em especial, em conformidade com as disposições constantes da Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, aos 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, aos 23 de Setembro de 1971, bem como com qualquer outra convenção sobre a segurança da aviação que se torne aplicável em relação a ambas as Partes.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, e dos aeroportos e das infra-estruturas de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com todas as normas sobre a segurança da aviação e com as apropriadas práticas recomendadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção; e exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas, que os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos na sua área actuem em conformidade com aquelas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em dar cumprimento às disposições de segurança impostas pela outra Parte Contratante para a entrada na área dessa outra Parte Contratante, bem como em adoptar medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, e respectiva bagagem e bagagem de mão, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará também, positivamente, qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

5. Caso ocorra um acidente ou ameaça de um acidente de captura ilícita de aeronaves ou outros actos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo com rapidez e segurança a esse incidente ou ameaça.

6. Sempre que uma Parte Contratante tiver suficientes indícios de que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. A inexistência de um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias, contado a partir da data da solicitação, constituirá motivo para retirar, revogar, limitar ou impor condições à autorização de exploração ou licença técnica da empresa ou empresas de transporte aéreo dessa Parte Contratante. Se uma emergência o justificar, ou a fim de evitar mais incumprimentos das disposições do presente Artigo, a primeira Parte Contratante poderá tomar medidas provisórias a qualquer momento.

Artigo 9.º

Oportunidades Comerciais

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte Contratante terão o direito de estabelecer escritórios na área da outra Parte Contratante para promoção e venda de transporte aéreo.
2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte Contratante terão o direito a, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, residência e emprego, trazer para e manter na área da outra Parte Contratante pessoal de gestão, de venda, técnico, operacional e outros especialistas necessários para o fornecimento de transporte aéreo.
3. Qualquer empresa de transporte aéreo designada de cada Parte Contratante pode proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente e, se assim o entender, através de agentes, em conformidade com a legislação aplicável relativa à protecção dos fundos dos passageiros e dos direitos dos passageiros ao cancelamento e ao reembolso. A venda de tal transporte poderá ser efectuada em moeda local e em moedas livremente convertíveis.
4. Cada empresa de transporte aéreo designada terá o direito de, a seu pedido, converter e remeter para a sua área os excedentes locais sobre as despesas efectuadas localmente. A conversão e a transferência serão autorizadas de modo expedito, sem restrições ou tributação, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes e remessas à data em que a empresa de transporte aéreo apresentar o pedido inicial de remessa.
5. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte Contratante serão autorizadas a pagar as despesas locais, incluindo a aquisição de combustível, na área da outra Parte Contratante, em moeda local. Se assim o entenderem, as empresas de transporte aéreo de cada Parte Contratante poderão pagar essas despesas na área da outra Parte Contratante em moedas livremente convertíveis, de acordo com os regulamentos cambiais locais.
6. a) A fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas, as empresas de transporte aéreo das Partes Contratantes podem efectuar acordos de «*blocked-space*» e de «*code-sharing*» ou de «*leasing*» com:
 - (i) uma empresa ou empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes; e
 - (ii) uma empresa ou empresas de transporte aéreo de uma terceira parte. Caso essa terceira parte não autorize ou permita acordos equivalentes entre as empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante e outras empresas de transporte aéreo para a exploração de serviços para, de e através da área dessa terceira parte, as Partes Contratantes têm o direito de não aceitar aqueles acordos.
- b) As disposições acima estão, contudo, condicionadas a que todas as empresas de transporte aéreo envolvidas:
 - (i) possuam direitos de tráfego e cumpram os princípios deste Acordo; e
 - (ii) cumpram os requisitos aplicáveis a este tipo de arranjos pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
- c) As empresas de transporte aéreo que pretendam entrar em acordos de «*code-sharing*» ou de «*blocked-space*» terão de proceder à entrega das propostas dos acordos junto das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para o seu início. Estes acordos de «*code-sharing*» e de «*blocked-space*» estão sujeitos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 10.º

Direitos Aduaneiros e Taxas

1. À chegada à área de uma Parte Contratante, as aeronaves utilizadas na exploração de transporte aéreo internacional pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, equipamento de placa, combustível, lubrificantes, abastecimentos técnicos consumíveis, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, entre outros, alimentos, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou utilização pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), e outros produtos destinados a ou usados unicamente em conexão com a operação ou assistência a aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, estarão isentos, numa base de reciprocidade, de quaisquer restrições à importação, impostos sobre a propriedade, direitos aduaneiros, taxas de importação e outras taxas ou encargos semelhantes (1) aplicados pelas autoridades das Partes Contratantes, e (2) não baseados no custo dos serviços prestados, desde que esses equipamentos e abastecimentos sejam mantidos a bordo da aeronave dentro dos limites máximos permitidos pela lei dessa Parte Contratante.
2. Estarão igualmente isentos, numa base de reciprocidade, dos impostos, direitos, taxas e encargos referidos no número 1 deste Artigo, com excepção das taxas baseadas no custo dos serviços prestados dentro dos limites máximos permitidos pela lei dessa Parte Contratante:

a) as provisões de bordo introduzidas ou fornecidas na área de uma Parte Contratante e transportadas a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização em voos que partam da área dessa Parte Contratante realizados por aeronaves de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante que efectuem transporte aéreo internacional, ainda que esses abastecimentos se destinem a ser utilizados numa parte do percurso efectuada sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados;

b) o equipamento de placa e peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos na área de uma Parte Contratante para a assistência, manutenção ou reparação de aeronaves de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante utilizadas no transporte aéreo internacional;

c) o combustível, lubrificantes e abastecimentos técnicos consumíveis introduzidos ou fornecidos na área de uma Parte Contratante destinados à utilização numa aeronave de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante que efectue transporte aéreo internacional, ainda que esses abastecimentos se destinem a ser utilizados numa parte do percurso efectuada sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados; e

d) os materiais promocionais e publicitários introduzidos ou fornecidos na área de uma Parte Contratante e transportados a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização em voos que partam da área dessa Parte Contratante realizados por aeronaves de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante que efectuem transporte aéreo internacional, ainda que esses abastecimentos se destinem a ser utilizados numa parte do percurso efectuada sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Pode ser exigido que o equipamento e os abastecimentos referidos nos números 1 e 2 deste Artigo sejam colocados sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes.

4. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante tiverem contratado uma outra empresa de transporte aéreo, que beneficie igualmente dessas isenções concedidas pela outra Parte Contratante, para o empréstimo ou a transferência, na área da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste Artigo.

Artigo 11.º

Taxas de Utilização

1. As taxas de utilização que possam ser impostas pelas autoridades ou entidades competentes de cada Parte Contratante às empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante deverão ser justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e distribuídas equitativamente em função das categorias de utilizadores. Em todo o caso, quaisquer dessas taxas de utilização serão aplicadas às empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis condições aplicadas a quaisquer outras empresas de transporte aéreo no momento da aplicação das taxas.

2. As taxas de utilização impostas às empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante podem reflectir, mas não exceder, o custo total suportado pelas autoridades ou entidades responsáveis pela sua imposição relativo ao fornecimento de infra-estruturas e serviços aeroportuários, ambientais de navegação aérea e de segurança da aviação no aeroporto ou dentro do sistema do aeroporto. Tal custo total pode incluir um retorno razoável do capital após a amortização. As infra-estruturas e os serviços em relação aos quais incidam taxas serão fornecidos numa base eficiente e económica.

3. Cada Parte Contratante incentivará a realização de consultas entre as autoridades ou entidades responsáveis pela imposição das taxas na sua área e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e infra-estruturas, e estimulará a troca de informação entre as mesmas por forma a permitir uma análise precisa da razoabilidade dos encargos em conformidade com os princípios estabelecidos nos números 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte Contratante estimulará as autoridades responsáveis pela imposição das taxas a fornecerem aos utilizadores um pré-aviso razoável de qualquer alteração das taxas de utilização, de forma a permitir-lhes expressar a sua opinião antes de as alterações serem efectuadas.

4. Nenhuma Parte Contratante será considerada, no âmbito de um processo de resolução de litígios efectuado ao abrigo do Artigo 17.º (Consultas e Resolução de Diferendos), em situação de incumprimento do presente Artigo, a menos que: (i) não proceda, dentro de um prazo razoável, a uma revisão da taxa ou da prática que motivou a queixa da outra Parte Contratante; ou (ii) na sequência dessa revisão não tome todas as medidas ao seu dispor para corrigir qualquer taxa ou prática que esteja em desconformidade com o presente Artigo.

Artigo 12.º

Exclusão da Dupla Tributação

1. Os rendimentos e os lucros decorrentes da operação de aeronaves em tráfego internacional por uma empresa de transporte aéreo de uma Parte Contratante, incluindo as participações em grupo («pool services»), numa operação conjunta de transporte aéreo ou em contratos de agência de exploração internacional, que sejam tributados na área dessa Parte Contratante serão isentos de imposto de rendimento, imposto sobre lucros e quaisquer outros impostos sobre os rendimentos e lucros aplicados na área da outra Parte Contratante.

2. O capital e os bens de uma empresa de transporte aéreo de uma Parte Contratante relativos à operação de aeronaves em tráfego internacional serão isentos dos impostos sobre capital e bens impostos na área da outra Parte Contratante.

3. Os ganhos pela alienação de aeronaves utilizadas no tráfego internacional e de bens móveis relacionados com a exploração dessas aeronaves que sejam auferidos por uma empresa de transporte aéreo de uma Parte Contratante, cujos rendimentos e lucros sejam, em conformidade com o número 1, apenas tributáveis na área daquela Parte Contratante, serão isentos de quaisquer impostos sobre os ganhos aplicados na área da outra Parte Contratante.

4. Para efeitos do presente Artigo:

a) o termo «os rendimentos e os lucros» inclui os rendimentos e as receitas brutas obtidas na operação de aeronaves para o transporte de pessoas, animais, bens, correio ou mercadorias no tráfego internacional, incluindo:

(i) o fretamento ou locação de aeronaves, se tal fretamento ou locação for incidental relativamente à operação de aeronaves no tráfego internacional;

(ii) a venda de bilhetes ou documentos similares e a prestação de serviços relacionados com esse transporte, para a própria empresa de transporte aéreo ou para outras empresas de transporte aéreo, mas neste último caso apenas se tais vendas ou prestações de serviços forem incidentais relativamente à operação de aeronaves no tráfego internacional; e

(iii) juros de fundos directamente relacionados com a operação de aeronaves no tráfego internacional;

b) o termo «tráfego internacional» significa qualquer transporte efectuado por uma aeronave, salvo quando esse transporte for unicamente entre pontos na área da outra Parte Contratante;

c) o termo «autoridade competente» significa, no caso da Islândia, o Ministério das Finanças ou o seu representante autorizado e, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Direcção dos Serviços de Finanças ou o seu representante autorizado, ou qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar quaisquer funções presentemente exercidas pela Direcção dos Serviços de Finanças ou funções semelhantes.

5. As autoridades competentes das Partes Contratantes deverão, através de consultas, tentar resolver por mútuo acordo quaisquer diferendos relacionados com a interpretação ou a aplicação do presente Artigo. O Artigo 17.º (Consultas e Resolução de Diferendos) não se aplicará a tais diferendos.

6. Sem prejuízo do disposto no Artigo 21.º (Entrada em Vigor), cada Parte Contratante notificará por escrito a outra Parte Contratante da conclusão dos procedimentos exigidos pela respectiva lei para a entrada em vigor do presente Artigo. O Artigo entrará em vigor na data de recepção da última das notificações e produzirá então efeitos em relação aos rendimentos, lucros e ganhos obtidos e, relativamente aos capitais e bens detidos, a partir do primeiro dia de Janeiro do ano seguinte, inclusive.

7. Sem prejuízo do disposto no Artigo 19.º (Denúncia), quando for notificada a denúncia deste Acordo ao abrigo daquele Artigo, o presente Artigo deixará de produzir efeitos em relação aos rendimentos, lucros e ganhos recebidos, bem como em relação ao capital e bens detidos a partir do primeiro dia de Janeiro, inclusive, do ano imediatamente subsequente ao termo do prazo de seis (6) meses, contado a partir da data daquela notificação.

8. O presente Artigo deixará de produzir efeitos no caso de entrada em vigor entre as Partes Contratantes de um acordo para a prevenção da dupla tributação sobre o rendimento, que consagre excepções idênticas às do presente Artigo.

Artigo 13.º

Concorrência Leal

1. Cada Parte Contratante proporcionará às empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes justas e iguais oportunidades de concorrência no fornecimento do transporte aéreo internacional abrangido pelo presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante permitirá a cada empresa de transporte aéreo designada que determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional a fornecer com base em considerações comerciais do mercado. De acordo com este direito, nenhuma Parte Contratante limitará, unilateralmente, o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, salvo se tal for exigido por razões de natureza alfandegária, técnica, operacional ou ambiental, em condições de uniformidade e de acordo com o Artigo 15.º da Convenção.

3. Nenhuma Parte Contratante imporá às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante quaisquer requisitos relativos à capacidade, frequência ou tráfego que sejam incompatíveis com os objectivos do presente Acordo.

4. Ambas as Partes Contratantes minimizarão as formalidades administrativas de apresentação de pedidos e os procedimentos aplicáveis aos agentes intermediários de transporte aéreo e às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante.

Artigo 14.º

Fixação de Preços

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços do transporte aéreo sejam decididos por cada empresa de transporte aéreo designada, com base em factores comerciais e de mercado. A intervenção das Partes Contratantes limitar-se-á a:

- a) prevenção de preços ou práticas irrazoavelmente discriminatórias;
- b) protecção dos consumidores contra preços irrazoavelmente elevados ou restritivos devido ao abuso de uma posição dominante;
- c) protecção das empresas de transporte aéreo contra preços artificialmente baixos devido a subsídios ou apoios governamentais, directos ou indirectos.

2. Cada Parte Contratante pode exigir que as empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante submetam ou notifiquem as respectivas autoridades aeronáuticas dos preços que tencionam cobrar de ou para a sua área. A notificação ou o registo pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes poderão ser solicitados com uma antecedência mínima de trinta (30) dias sobre a data proposta da sua entrada em vigor. Em casos individuais, a notificação ou o registo poderão ser autorizados com antecedência inferior à normalmente exigida.

3. Não obstante os números do presente Artigo, os preços a ser cobrados pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da Região Administrativa Especial de Macau para o transporte total ou parcialmente dentro da Comunidade Europeia estarão sujeitos à lei da Comunidade Europeia. Porém, cada empresa de transporte aéreo designada tem o direito de igualar qualquer preço oferecido no mercado.

Artigo 15.º

Serviços Intermodais

Sem prejuízo de quaisquer outras disposições do presente Acordo, as empresas de transporte aéreo e os fornecedores indirectos de transporte de carga de ambas as Partes Contratantes poderão, sem restrição, utilizar, em articulação com o transporte aéreo internacional, qualquer meio terrestre de transporte de carga de ou para quaisquer pontos nas áreas das Partes Contratantes ou nas áreas de terceiras partes, incluindo transporte para ou de todos os aeroportos com serviços aduaneiros e incluindo, sempre que aplicável, o direito de transportar carga sob controlo alfandegário nos termos das leis e dos regulamentos aplicáveis. Tal carga, transportada por via terrestre ou aérea, terá acesso aos serviços e infra-estruturas de despacho aduaneiro dos aeroportos. As empresas de transporte aéreo podem optar entre efectuar o seu próprio transporte terrestre ou fornecê-lo através de acordos com outros transportadores terrestres, incluindo o transporte terrestre explorado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indirectos de transporte aéreo de carga. Esses serviços de carga intermodais poderão ser oferecidos a um preço único e integral para a combinação de transporte aéreo e terrestre, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro com respeito aos factos relativos ao transporte.

Artigo 16.º

Investigação de Acidentes

1. No caso de aterragem forçada ou acidente com uma aeronave de qualquer das Partes Contratantes dentro da área da outra Parte Contratante, as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cuja área teve lugar a aterragem forçada ou o acidente notificarão imediatamente as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, tomarão medidas imediatas de assistência à tripulação e aos passageiros, providenciarão pela segurança da aeronave, correio, bagagem e carga existente a bordo e tomarão medidas necessárias à investigação dos pormenores e circunstâncias que rodearam a aterragem forçada ou o acidente.

2. As autoridades aeronáuticas da Parte Contratante responsável pela investigação dos detalhes e circunstâncias que rodearam a aterragem forçada ou o acidente informarão as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante da evolução de investigação às quais serão dadas condições para se fazerem representar na investigação. As autoridades aeronáuticas da Parte Contratante responsável pela investigação enviarão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante o relatório de investigação logo que o mesmo esteja disponível.

Artigo 17.º**Consultas e Resolução de Diferendos**

1. Num espírito de cooperação estreita, qualquer Parte Contratante poderá, a todo o tempo, solicitar consultas relativas ao presente Acordo, à sua execução e ao cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

2. No caso de surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes procurarão resolvê-lo através de consulta. As consultas terão início no mais breve prazo possível, mas nunca depois de sessenta (60) dias contados a partir da data da recepção da solicitação de consultas, salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes.

3. Se as Partes Contratantes não conseguirem chegar a acordo pela via da negociação, poderão concordar em que a disputa seja submetida a uma pessoa ou entidade ou o diferendo poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três árbitros, dos quais um será nomeado por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro será designado pelos árbitros assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias contados da data da recepção por qualquer das Partes Contratantes da notificação da outra Parte, através dos canais apropriados, solicitando que o conflito seja submetido a arbitragem, devendo o terceiro árbitro ser designado num prazo adicional de sessenta (60) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do prazo fixado, ou se o terceiro árbitro não for designado no prazo fixado, pode ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie um árbitro ou árbitros, consoante as circunstâncias do caso o exijam. Em todos os casos, o terceiro árbitro não será um residente da Região Administrativa Especial de Macau nem um nacional da República da Islândia e actuará como Presidente do tribunal arbitral.

4. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir quaisquer decisões tomadas ao abrigo do número 3 deste Artigo.

Artigo 18.º**Modificações**

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, incluindo o Anexo, poderá solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes relativamente às modificações propostas. Essas consultas terão início no prazo de sessenta (60) dias contados a partir da data da recepção do pedido. Quaisquer modificações acordadas entrarão em vigor quando confirmadas por troca de cartas por ambas as Partes Contratantes, através dos canais apropriados.

2. Qualquer modificação ao Anexo pode ser acordada directamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e entrará em vigor quando confirmada por uma troca de cartas através dos canais apropriados.

Artigo 19.º**Denúncia**

Qualquer Parte Contratante pode, a todo o tempo, notificar por escrito a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo terminará à meia-noite (do local de recepção da notificação à outra Parte Contratante) imediatamente anterior ao primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada por acordo das Partes Contratantes antes do termo desse prazo.

Artigo 20.º**Registo junto da OACI**

O presente Acordo e todas as suas modificações serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional logo que assinados.

Artigo 21.º**Entrada em Vigor**

O presente Acordo entrará em vigor após a troca de cartas confirmando que os requisitos legais necessários para a implementação do Acordo foram concluídos.

EM FÉ DO QUE, os abaixo signatários, tendo sido devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Reykjavík, aos 13 de Julho de 2004, em duplicado, nas línguas chinesa, portuguesa, islandesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em língua inglesa.

Pelo Governo da Região
Administrativa Especial de Macau da
República Popular da China
Ao Man Long

Secretário para os Transportes e Obras Públicas

Pelo Governo da
República da Islândia

Halldór Ásgrímsson

Ministro dos Negócios Estrangeiros e do Comércio Exterior

ANEXO

Serviços Aéreos Internacionais

Quadro de Rotas

As empresas de transporte aéreo de cada Parte Contratante designadas nos termos do presente Anexo estarão autorizadas, de acordo com a respectiva designação, a explorar serviços aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas para a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pelo Governo da República da Islândia:

De pontos atrás da Islândia através da Islândia e pontos intermédios para um ponto ou pontos em Macau e além.

Nota:

Nenhuns pontos no interior da China, em Taiwan ou em Hong Kong podem ser servidos como pontos intermédios ou pontos além.

B. Rotas para a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pelo Governo da Região Administrativa Especial de Macau:

De pontos atrás de Macau através de Macau e pontos intermédios para um ponto ou pontos na Islândia e além.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE MACAO SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
AND
THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF ICELAND**

The Government of the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Macao Special Administrative Region") and the Government of the Republic of Iceland, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", the former 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. "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.

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) 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) 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.

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 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 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. 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. 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.

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 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 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.

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, and 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 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 property 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. 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.

Article 13

Fair Competition

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 airlines 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 transportation 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.

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 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.

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

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

Ao Man Long
Secretary for Transport and Public Works

For the Government of the
Republic of Iceland

Halldór Ásgrímsson
Minister for Foreign Affairs &
External Trade

ANNEX

International Air Services

Route Schedule

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

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

Note:

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

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

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

SAMNINGUR

MILLI

STJÓRNVALDA Á SÉRSTJÓRNARSVÆÐINU MAKAO

Í ALPÝÐULÝÐVELDINU KÍNA

OG

RÍKISSTJÓRNAR LÝÐVELDISINS ÍSLANDS

UM FLUGÞJÓNUSTU

Stjórnvöld á sérstjórnarsvæðinu Makaó í alþýðulýðveldinu Kína („the Macao Special Administrative Region“) og ríkisstjórn lýðveldisins Íslands, hér á eftir nefnd „samningsaðilar“, en fyrrnefndi 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;
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 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 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 fluttir 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 samþykktri 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
 - 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 umsóknimar, 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) það hefur ekki gilt flugrekandaskírteini sem flugmálayfirvöld sérstjórnarsvæðisins Makaó gefa út;
- c) fyrnefnt flugfélag hefur ekki fylgt þeim lögum og reglum er um getur í 7. gr. samnings þessa.

5. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði 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 yfirráðasvæði 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 yfirráðasvæði hans (meðal annars ákvæði um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendingaeftirlit, vegabréfaeftirlit, tolleftirlit og sóttvarnarráðstafanir, eða, ef um póst er að ræða, ákvæði reglna um póst), eða það skal gert fyrir þeirra hönd.
3. Hvörugur 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, tolleftirlit 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 yfirráðasvæði eða að lent sé innan þess, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn 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 áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að skylda þeirra gagnvart hvor öðrum, að vernda almenningsflug gegn ólögnum 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 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 og samnings um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971, og annarra samninga um flugvernd sem síðar má beita um báða samningsaðila.
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 loftför 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 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. 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 bráðabirgðaaðgerða 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.
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 sæta kaup, 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 samnings þessa; og
 - ii) fullnægi þeim kröfum sem flugmálafyrirvöld beggja samningsaðila gera vegna slíks fyrirkomulags.
- c) Flugfélögum, sem hafa sameiginleg flugnúmer, ber að skrá fyrirhugað fyrirkomulag sameiginlegra flugnumera og fastra sætakaupa hjá flugmálafyrirvöldum beggja samningsaðila minnst fjórutíu 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 flugmálafyrivalda beggja samningsaðila.

10. gr.

Tollar og gjöld.

1. Loftför, sem eru starfrækt í millilandaflutningum í lofti af tilnefndum flugfélögum annars samningsaðilans, venjulegur búnaður þeirra, búnaður á jörðu niðri, eldsneyti, smurolfur, 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, smurolfur 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 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 þjóðast 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 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 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 ráðstöfun 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.
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.

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 viðskiptaaðstæðna 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 samningsaðilans viðvíkjandi flutningsgetu, ferðatíðni eða umferð sem eru í ósamræmi við ákvæði samnings þessa.
4. Báðir samningsaðilar skulu halda í lágmarki stjórnsýsluálagi á milliliði innan loft-flutningageirans og tilnefnd flugfélög hins samningsaðilans vegna skráningar-krafna 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 sérstjórnarsvæðisins 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 gert 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 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.

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 samnælt 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 þrír 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 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.

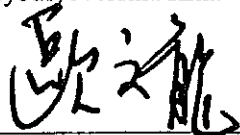
21. gr.**Gildistaka.**

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.

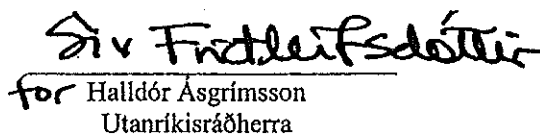
Gjört í Reykjavík hinn 13. júlí 2004, í tvíriti á kínversku, portúgölsku, íslensku og ensku og eru allir textar jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

Fyrir hönd stjórnvalda á
sérstjórnarsvæðinu Makaó í
alþýðulýðveldinu Kína



Ao Man Long
Ráðherra Flutningamála og
Opinberra Framkvæmda

Fyrir hönd ríkisstjórnar
lýðveldisins Íslands



for Halldór Ásgrímsson
Utanríkisráðherra

VIDAUKI Alþjóðleg flugþjónusta.

Leiðaskrá.

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:

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

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

Athugasemd:

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

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

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

立 法 會

第 2/2004 號決議

對政府工作的質詢程序

立法會根據《澳門特別行政區基本法》第七十一條，並為實施《立法會議事規則》第一百三十四條及第一百三十五條之規定，通過本決議。

第一章 一般規定 第一條 (標的)

本決議規範《澳門特別行政區基本法》第七十六條和《立法會議事規則》第一百三十四條及第一百三十五條所規定的質詢程序，目的是就與政府工作相關的事項以口頭方式在全體會議上，或者以書面方式向政府提出質詢。

第二條 (範圍)

質詢所涉及的事項為政府的相關工作，特別是政府已採取或

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

RESOLUÇÃO N.º 2/2004

Processo de interpelação sobre a acção governativa

A Assembleia Legislativa resolve, nos termos do artigo 71.º da Lei Básica e no desenvolvimento dos artigos 134.º e 135.º do seu Regimento, o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º (Objecto)

A presente resolução regulamenta o processo de interpelação previsto no artigo 76.º da Lei Básica e nos artigos 134.º e 135.º do Regimento da Assembleia Legislativa, o qual se destina à interpelação do Governo, oralmente em reunião plenária, ou por escrito, sobre assuntos relativos à acção governativa.

Artigo 2.º (Âmbito)

A interpelação versa sobre assuntos relativos à acção governativa, nomeadamente sobre medidas de natureza política,