

AUGLÝSING
um samning um flugþjónustu við Mongólíu.

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og ríkisstjórnar Mongólíu, sem gerður var í Ulaanbaatar 28. mars 2007, öðlaðist gildi 28. maí 2007.

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

Utanríkisráðuneytinu, 7. desember 2022.

F. h. r.
Martin Eyjólfsson.

Anna Jóhannsdóttir.

Fylgiskjal.**SAMNINGUR UM FLUGÞJÓNUSTU
MILLI
RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS
OG
RÍKISSTJÓRNAR MONGÓLÍU**

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Mongólíu (hér á eftir nefndar „samningsaðilar“),
sem eru aðilar að samningnum alþjóðlegt almenningsflug sem var lagður var fram til undirritunar
í Chicago 7. desember 1944,

sem óska þess að gera samning til viðbótar við fyrrnefndan samning í því skyni að koma á
flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvorrar um sig og áfram frá þeim,

hafa orðið ásáttar um eftirfarandi:

1. gr.*Skilgreiningar.*

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

- a) „Chicago-samningurinn“ merkir samninginn um alþjóðlegt almenningsflug, sem undirritaður var
í Chicago 7. desember 1944, ásamt: i. hverri breytingu sem öðlast hefur gildi skv. a-lið 94. gr.
Chicago-samningnum og báðir samningsaðilar hafa fullgilt; og ii. hverjum viðauka við hana eða
breytingu þar á, sem er samþykktur eða samþykkt skv. 90. gr. Chicago-samningsins, að því leyti
sem slíkir viðaukar eða breytingar gilda gagnvart báðum samningsaðilum á tilteknum tíma;
- b) „flugmálayfirvöld“ merkir, að því er varðar Mongólíu, ráðuneyti vegu-, samgöngu- og ferðamála
og, að því er varðar 7. gr., flugmálastjórn og, að því er varðar Ísland, samgönguráðuneytið eða, í
báðum tilvikum, annan aðila eða stofnun sem hefur verið falið að inna af hendi störf sem eru í
verkahring fyrrnefndra yfirvalda eða sambærileg störf;
- c) „tilnefnt flugfélag“ merkir flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi skv. 4. gr. þessa
samnings;
- d) „yfirráðasvæði“, að því er varðar ríki, hefur þá merkingu sem um getur í 2. gr. Chicago-
samningsins;
- e) hugtökin „flugþjónusta“, „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugfélag“ og „viðkoma án viðskipta“ hafa
þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 96. gr. Chicago-samningsins;
- f) „samningur þessi“ tekur til viðaukans við samning þennan og allra breytinga þar á eða á samningi
þessum;
- g) „notendagjöld“ merkir gjöld sem lögbær yfirvöld taka eða heimila að séu tekin af flugfélögum
fyrir að láta þeim í té eignir eða aðstöðu á flugvelli eða flugleiðsögubúnað, þar með talin tengd
þjónusta og aðstaða, fyrir loftför, áhafnir þeirra, farþega og farm;
- h) „tilgreindar leiðir“ merkir leiðir sem eru tilgreindar í viðauka við samning þennan;
- i) „samþykkt flugþjónusta“ merkir þá flugþjónustu sem er stunduð á tilgreindum leiðum;
- j) „gjald“ merkir það verð sem ber að greiða fyrir flutning farþega, farangurs og farms og þau
skilyrði sem fyrrnefnt verð gildir við, þar með talið umboðslaun og aðrar aukapóknarir fyrir
umboð eða sölu flutningsskjala, að frátöldu endurgjaldi fyrir póstflutninga og skilyrðum fyrir
slíkum flutningum;
- k) „Evrópska efnahagssvæðið“ merkir þróað fríverslunarsvæði sem var komið á með samningnum
um Evrópska efnahagssvæðið, sem var gerður 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)“ en Ísland er
eitt aðildarríkja EFTA;

2. gr.

Gildissvið Chicago-samningsins.

Ákvæði samnings þessa eru með fyrirvara um ákvæði Chicago-samningsins að því marki sem þau ákvæði gilda um alþjóðlega flugþjónustu.

3. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum eftirtalin réttindi með tilliti til alþjóðlegrar flugþjónustu hans:
 - a) réttindi til að fljúga yfir yfirráðasvæði sitt án þess að lenda;
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði sínu án viðskipta.
2. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum réttindi, sem tilgreind eru í samningi þessum, í þeim tilgangi að halda uppi alþjóðlegri flugþjónustu á þeim leiðum sem tilgreindar eru í viðeigandi hluta leiðaskrárinnar í viðauka við samning þennan. Fyrirnefnd flugþjónusta og leiðir eru hér að aftan nefndar „samþykkt flugþjónusta“ og „tilgreindar leiðir“. Tilnefnt flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðila um sig skulu, meðan það eða þau halda uppi samþykktri flugþjónustu á tilgreindri leið, njóta, auk þeirra réttinda sem tilgreind eru í 1. mgr. þessarar greinar, þeirra réttinda að hafa viðkomu á yfirráðasvæði hins samningsaðilans á stöðum, sem tilgreindir eru á viðkomandi leið í leiðaskránni með samningi þessum, í þeim tilgangi að taka um borð og setja af farþega og farm, þar með talinn pósti, hvort um sig eða hvoru tveggja.
3. Ekkert í 2. mgr. þessarar greinar telst veita tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum annars samningsaðilans rétt til að taka um borð, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega og farm, þar með talinn pósti, sem fluttur eru gegn gjaldi til annars ákvörðunarstaðar á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.
4. Geti tilnefnt flugfélag ekki haldið uppi flugþjónustu á venjubundnum leiðum sínum sakir vopnaðra átaka, óróa eða framvindu af pólitískum toga eða sérstakra og óvenjulegra aðstæðna skal hinn samningsaðilinn kappkosta að auðvelda viðkomandi flugfélagi að halda áfram uppi fyrirnefndri þjónustu með því að endurskipuleggja leiðir með viðeigandi hætti til bráðabirgða.

4. gr.

Tilnefning flugfélaga og veiting leyfis þeim til handa.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilkynna hinum samningsaðilanum skriflega um tilnefningu eins eða fleiri flugfélaga, sem hyggjast halda uppi samþykktri flugþjónustu á hinum tilgreindu leiðum, og rétt til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim. Slíkar tilnefningar skulu vera skriflegar og þær ber að senda hinum aðilanum eftir diplómátskum leiðum.
2. Þegar slík tilnefning berst, í þeirri mynd og með þeim hætti sem tiltekið er vegna rekstrarleyfa og tæknileyfa, skal hinn samningsaðilinn, með fyrirvara um ákvæði 3. og 4. mgr. þessarar greinar, veita viðeigandi leyfi með sem minnstum tögum vegna málsmeðferðar, að því tilskildu:
 - a) er um ræðir flugfélag sem Mongólía hefur tilnefnt:
 - i. að það sé lögformlega stofnað á mongólsku yfirráðasvæði og hafi leyfi samkvæmt gildandi mongólskum lögum; og
 - ii. að Mongólía hafi og haldi við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti; og
 - b) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. að það hafi staðfestu á íslensku yfirráðasvæði og hafi leyfi samkvæmt gildandi íslenskum lögum; og
 - ii. að Ísland hafi og haldi við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti;
3. Flugmálafyrirvöldum annars samningsaðila er heimilt að krefjast þess af flugfélagi, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, að það sýni fram á hæfni sína til að uppfylla þau ákvæði laga og reglugerða sem slík yfirvöld beita að jafnaði, í samræmi við ákvæði Chicago-samningsins, og eðlilegt má teljast er um ræðir rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu.
4. Hvorum samningsaðila um sig er heimilt að neita að veita rekstrarleyfi, er um getur í 2. mgr. þessarar greinar, eða að setja skilyrði, sem hann kann að telja nauðsynleg fyrir því að tilnefnt

flugfélag geti hagnýtt sér þau réttindi er um getur í 2. mgr. 3. gr. samnings þessa, telji hlutað-eigandi samningsaðili sig ekki hafa fullvissu fyrir því:

- a) er um ræðir flugfélag sem Mongólía hefur tilnefnt:
 - i. að það sé lögformlega stofnað á mongólsku yfirráðasvæði og hafi leyfi samkvæmt gildandi mongólskum lögum; og
 - ii. að Mongólía hafi og haldi við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti; og
 - b) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. að það hafi staðfestu á íslensku yfirráðasvæði og hafi leyfi samkvæmt gildandi íslenskum lögum; og
 - ii. að Ísland hafi og haldi við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti.
5. Þegar flugfélag hefur verið tilnefnt með þeim hætti er fyrr greinir og fengið leyfi má það hefja þá samþykktu flugþjónustu er um ræðir, að því tilskildu að það fullnægi þeim ákvæðum samnings þessa sem við eiga.

5. gr.

Afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfis.

1. Flugmálayfirvöldum hvors samningsaðila sem er 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 gildandi íslensk lög eða hefur ekki gilt rekstrarleyfi samkvæmt gildandi íslenskum lögum; eða
 - ii. Ísland hefur ekki eða heldur ekki við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti;
 - b) er um ræðir flugfélag sem Mongólía hefur tilnefnt:
 - i. það er ekki lögformlega stofnað á mongólsku yfirráðasvæði eða hefur ekki leyfi samkvæmt gildandi mongólskum lögum; eða
 - ii. Mongólía hefur ekki eða heldur við tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti.
 - c) fyrrnefnt flugfélag hefur ekki fylgt þeim lögum og reglum er um getur í 10. gr. samnings þessa.
2. Ef tafarlaus afturköllun, tímabundin niðurfelling eða setning þeirra fyrirvara er um getur í 1. mgr. þessarar greinar er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglugerðum skal slíkum rétti aðeins beitt að undangengnum viðræðum við flugmálayfirvöld hins samningsaðilans.

6. gr.

Stýring flutningsgetu.

1. Tilnefnd flugfélög beggja samningsaðila skulu fá sanngjörn og jöfn tækifæri til að halda uppi samþykktri flugþjónustu á hinum tilgreindu leiðum milli yfirráðasvæða þeirra.
2. Við rekstur samþykktar flugþjónustu skal tilnefnt flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðila um sig taka tillit til hagsmuna tilnefnds flugfélags eða flugfélaga hins samningsaðilans í þeim tilgangi að hafa ekki ótilhlýðileg áhrif á þá þjónustu sem hin síðarnefndu halda uppi á sömu flugleiðum eða hluta þeirra.
3. Samþykkt flugþjónusta, sem tilnefnd flugfélög samningsaðilanna veita, skal vera í nánú samræmi við flutningsþarfir almennings á hinum tilgreindu leiðum og meginmarkmiðið með henni skal vera að bjóða fram, með hæfilegri hleðslunýtingu, nægjanlega flutningsgetu til þess að anna raunverulegri og hæfilega áætlaðri flutningsþörf fyrir farþega og farm, þar með talinn pósti, sem koma frá eða eru á leið inn á yfirráðasvæði samningsaðilans sem hefur tilnefnt viðkomandi flugfélag. Flutningur farþega og farms, að meðtöldum pósti, sem eru teknir um borð og settir af á stöðum á hinum tilgreindu leiðum á yfirráðasvæðum ríkja, annarra en þess sem tilnefndi viðkomandi flugfélag, skal fara fram í samræmi við þá meginreglu að flutningsgeta sé miðuð við:

- a) flutningaþörf til og frá yfirráðasvæði samningsaðilans sem hefur tilnefnt viðkomandi flugfélag;
- b) flutningaþörf þess svæðis sem hin samþykkt þjónusta fer um, að teknu tilliti til annarrar flugþjónustu sem flugfélög þeirra ríkja sem ná yfir fyrrnefnt svæði hafa komið á; og
- c) þörf fyrir gegnumflug.

7. gr.

Gjöld.

1. Ákveða ber gjöld, sem flugfélag eða flugfélög annars samningsaðilans hyggjast taka fyrir flutning til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, eftir því sem eðlilegt má teljast, að teknu hæfilegu tilliti til viðeigandi þátta, m.a. rekstrarkostnaðar, eðlilegs hagnaðar og gjalda annarra flugfélaga.
2. Ekki er gerð krafa um að fram fari samráð milli flugfélaga til þess að unnt sé að skrá eða ákveða gjöld.
3. Ef þörf krefur geta flugmálayfirvöld hvors samningsaðila sem er samþykkt gjald, sem hlutað-eigandi flugfélög gera tillögu um, hvenær sem er. Gjaldið telst hafa verið samþykkt berist ekkert svar innan tuttugu (20) daga frá skráningardegi þess. Tilkynni flugmálayfirvöld annars samningsaðilans um það skriflega að þau samþykki ekki gjaldið geta bæði flugmálayfirvöld, samt sem áður og að fram kominni beiðni hvorra sem er, gert tilraun til þess að ákveða gjaldið með samkomulagi.
4. Gjald, sem flugmálayfirvöld hvors samningsaðilans sem er hafa tilkynnt að þau samþykki ekki, skal ekki taka gildi.
5. Gjöld, sem flugfélag tilnefnt af hálfu Mongólíu hyggst taka fyrir flutninga einvörðungu innan Evrópska efnahagssvæðisins, skulu háð ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið. Samt sem áður hefur hvert tilnefnt flugfélag rétt til að bjóða sömu gjöld og gert er á markaðinum.

8. gr.

Tollar.

1. Loftför, sem tilnefnt flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðilans sem er starfrækja í alþjóðlegri flugþjónustu, skulu undanþegin öllum tollum, innlendum vörugjöldum og líkum innlendum gjöldum, einnig:
 - a) eftirtaldir hlutir sem tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans kemur með inn á yfirráðasvæði hins samningsaðilans:
 - i. tækjabúnaður vegna viðgerða, viðhalds og þjónustu ásamt íhlutum;
 - ii. tækjabúnaður fyrir afgreiðslu farþega ásamt íhlutum;
 - iii. tækjabúnaður fyrir lestun farms ásamt íhlutum;
 - iv. öryggisbúnaður, þar með taldir íhlutir fyrir slíkan búnað;
 - v. efni sem inniheldur fyrirmæli ásamt hjálparbúnaði fyrir þjálfun;
 - vi. skjöl og gögn flugfélaga og flugrekenda; og
 - b) eftirtaldir hlutir sem tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans kemur með inn á yfirráðasvæði hins samningsaðilans eða eru látnir tilnefndu flugfélagi annars samningsaðilans í té á yfirráðasvæði hins samningsaðilans:
 - i. aðföng loftfars (þar með talinn, en þó ekki eingöngu, matur, drykkir og tóbak), hvort sem komið er með þau inn eða þau eru flutt um borð á yfirráðasvæði hins samningsaðilans;
 - ii. eldsneyti, smurefni og einnota tæknibirgðir;
 - iii. varahlutir, þar með taldir hreyflar; og
 - c) tölvubúnaður ásamt íhlutum sem tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans kemur með inn á yfirráðasvæði hins samningsaðilans í því skyni að greiða fyrir einu eða fleiru af eftirfarandi:
 - i. viðgerðum og viðhaldsþjónusta fyrir loftför;
 - ii. afgreiðslu farþega á flugvelli eða um borð í loftfari;
 - iii. því að ferma eða afferma loftfar;
 - iv. því að skoða farþega og farm með tilliti til flugverndar, að því gefnu að slíkur búnaður sé í hverju tilviki til notkunar um borð í loftfari eða innan marka alþjóðaflugvallar og tengist því að hlutaðeigandi tilnefnt flugfélag komi á eða viðhaldi alþjóðlegri flugþjónustu.

2. Undanþágur frá tollum, innlendum vörugjöldum og líkum innlendum gjöldum ná ekki til gjalda sem eru rakin til kostnaðar vegna þjónustu sem tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum samningsaðila er látin í té á yferráðasvæði hins samningsaðilans.
3. Heimilt er að gera kröfu um að búnaður og birgðir, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, verði undir eftirliti eða stjórn viðkomandi yfirvalda.
4. Undanþágur, sem kveðið er á um í þessari grein, skulu einnig fánlegar þegar tilnefnt flugfélag eða flugfélög annars samningsaðilans hafa gert samninga við annað flugfélag eða flugfélög um lán eða flutning þeirra hluta er um getur í 1. mgr. þessarar greinar á yferráðasvæði hins samningsaðilans, að því tilskildu að slíkt annað flugfélag eða flugfélög njóti með líkum hætti slíkra undanþága hjá hinum samningsaðilanum.

9. gr.

Flugvernd.

1. Í ljósi þeirrar frumforsendu fyrir rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu að öryggi almenningsloftfara, farþega þeirra og áhafna sé tryggt árétta samningsaðilar að þær skuldbindingar þeirra gagnvart hvor öðrum, að vernda almenningsflug gegn ólöglegum truflunum (einkum skuldbindingar þeirra samkvæmt Chicago-samningnum, samningnum varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963, samningnum um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem undirritaður var í Haag 16. desember 1970, samningnum um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971, og bókun til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem undirrituð var í Montreal 24. febrúar 1988) og samningnum um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau, sem undirritaður var í Montreal 1. mars 1991, eru óaðskiljanlegur hluti af samningi þessum.
2. Samningsaðilar skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar, og til að fást við sérhverja aðra ógnun við öryggi í almenningsflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, haga gerðum sínum í samræmi við flugverndarviðmiðanir og, að því marki sem þeir fylgja þeim, þær starfsvenjur sem mælt er með og Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samninginn. Þeir skulu gera kröfu um að rekstraráðilar loftfara, sem eru skráð hjá þeim, rekstraráðilar loftfara, sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á yferráðasvæðum þeirra, og rekstraráðilar flugvalla á yferráðasvæðum þeirra hagi gerðum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði. Í málsgrein þessari taka tilvísanir til flugverndarviðmiðana til allra frávíka sem hlutaðeigandi samningsaðili tilkynnir um til SIO. Hvor samningsaðili um sig skal tilkynna hinum fyrirfram um þá fyrirætlun sína að tilkynna um frávik.
4. Hvor samningsaðili um sig skal tryggja að ráðstafanir séu gerðar með virkum hætti á yferráðasvæði hans til að vernda loftför, grannskoða farþega og handfarangur þeirra og skoða áhafnir, farm (þar með talinn handfarangur) og aðföng loftfars með viðeigandi hætti áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram og að fyrrnefndar ráðstafanir séu aðlagðar til þess að mæta aukinni ógnun. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að heimilt sé að gera þá kröfu til flugfélaga hans að þau virði flugverndarákvæðin, sem um getur í 3. mgr., eins og hinn samningsaðilinn ætlast til vegna komu inn á yferráðasvæði hans, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal og verða vinsamlega við öllum óskum hins samningsaðilans um réttmætar og sérhæfðar öryggisráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógnun.
5. Þegar yfirvofandi hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum ólöglegum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvorn annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði, eða yfirvofandi hættu á slíkum atburðum, með eins skjóttum hætti og frekast er unnt og þannig að mannlífum sé stofnað í sem minnsta hættu.

10. gr.

Öryggi.

1. Hvor aðili sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisviðmiðanir sem er fylgt er í hlut á flugfélag, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, og lúta að búnaði til flugs, flugáhöfnum, loftförum og rekstri tilnefndu flugfélaganna.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki í raun og beiti öryggisviðmiðunum á þeim sviðum er um getur í 1. mgr. þessarar greinar, þ.e. öryggisviðmiðunum sem eru í samræmi við þær viðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum, skal síðarnefnda samningsaðilanum tilkynnt um þær niðurstöður og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla fyrrnefndar viðmiðanir. Skal þá síðarnefndi samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Samningsaðilarnir eru ennfremur samþykkir því, í samræmi við ákvæði 16. gr. Chicago-samningsins, að heimilt sé að framkvæma skoðun á hverju því loftfari sem flugfélag annars samningsaðilans starfrækir, eða er starfrækt á þess vegum, og er í förum til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, og að slík skoðun sé framkvæmd af viðurkenndum fulltrúum hins samningsaðilans, að því tilskildu að skoðunin valdi ekki óeðlilegri seinkun að því er starfrækslu loftfarsins varðar. Þrátt fyrir skuldbindingarnar, sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins, er skoðunin framkvæmd í því skyni að ganga úr skugga um gildi viðeigandi skilríkja sem fylgja loftfarinu, flugáhafnaskírteina og það að tækjabúnaður og ástand loftfarsins uppfylli þær viðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum.
4. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að nema flugrekstrarleyfi flugfélags eða flugfélaga hins samningsaðilans tímabundið úr gildi eða breyta því þegar nauðsynlegt er að grípa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri flugfélags.
5. Aðgerðum, sem annar samningsaðilinn grípur til í samræmi við ákvæði 4. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir því að grípa til þeirra eru ekki lengur fyrir hendi.
6. Liggi ljóst fyrir að annar samningsaðilinn hafi ekki uppfyllt fyrrnefndar viðmiðanir að umsömdum tíma liðnum skal, með vísan til ákvæða 2. mgr. þessarar greinar, tilkynna aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um það. Þá ber og að tilkynna aðalframkvæmdastjóranum um eftirfarandi farsæla lausn málsins.

11. gr.

Útvegum tölfraðilegra gagna.

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

12. gr.

Yfirfærsla tekna.

Hvert tilnefnt flugfélag á rétt á að skipta tekjum, sem er aflað á staðnum og eru umfram útgjöld á staðnum, og senda til heimalandsins sé þess óskað. Heimila skal gjaldeyrisskipti og sendingu án nokkurra takmarkana á því gengi sem gildir um peningasendingar þann dag þegar umræddar tekjur eru lagðar fram til gjaldeyrisskipta og sendingar og skulu þau eigi gjaldskyld umfram venjuleg gjöld sem bankar taka fyrir slík gjaldeyrisskipti og sendingar.

13. gr.

Umboðsaðilar flugfélaga og sala.

1. Tilnefnt flugfélag eða flugfélög annars samningsaðilans eiga rétt á, í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði hins

samningsaðilans sérfræðinga, sem vinna við stjórnun, sölu, tækniþjónustu og rekstur, og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til þess að unnt sé að bjóða fram flugþjónustu.

2. Tilnefnt flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðila um sig eiga rétt á að selja flutninga í lofti á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, annaðhvort milliliðalaust eða fyrir atbeina umboðsmanna sem hlutaðeigandi tilnefnt flugfélag tilnefnir. Tilnefnt flugfélag eða flugfélög hvors samningsaðila um sig eiga rétt á að selja, og öllum skal fjálst að kaupa, slíka flutninga með gjaldmiðli hlutaðeigandi lands eða öðrum gjaldmiðli sem fjálst er að skipta.

14. gr.

Notendagjöld.

1. Hvorugur samningsaðila skal leggja á eða heimila að lögð verði á tilnefnt flugfélag eða flugfélög hins samningsaðilans hærra notendagjöld en þau sem lögð eru á eigin flugfélög sem halda uppi sambærilegri alþjóðlegri flugþjónustu.
2. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari viðræður um notendagjöld milli lögbærra yfirvalda sinna á sviði gjaldtöku og flugfélaga, sem nota þá þjónustu og aðstöðu sem fyrrnefnd yfirvöld láta í té, og að slíkar viðræður fari fram fyrir atbeina samtaka sem koma fram fyrir hönd flugfélaganna, ef því verður við komið. Láta ber fyrrnefndum notendum í té allar tillögur um breytingar á notendagjöldum með eðlilegum fyrirvara til þess að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en til breytinga kemur. Hvor samningsaðili um sig skal ennfremur hvetja lögbær yfirvöld sín á sviði gjaldtöku og fyrrnefnda notendur til að skiptast á viðeigandi upplýsingum um notendagjöld.

15. gr.

Samráð.

Hvor samningsaðilinn sem er getur hvenær sem er farið fram á viðræður um beitingu, túlkun eða framkvæmd samnings þessa eða breytingu á honum í samræmi við ákvæði hans. Viðræðurnar, sem geta farið fram milli flugmálayfirvalda samningsaðilanna, skulu hefjast innan 60 daga frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitir skriflegri beiðni viðtöku, nema samningsaðilarnir komi sér saman um annað.

16. gr.

Lausn deilumála.

1. Rísi deila milli samningsaðila um túlkun eða framkvæmd samnings þessa skulu þeir fyrst leitast við að leysa hana með samningaviðræðum.
2. Nái samningsaðilar ekki að leysa deiluna með samningaviðræðum geta þeir vísað henni til aðila eða stofnunar sem þeir kunna að sammælast um. Að öðrum kosti skal, að beiðni hvors samningsaðilans sem er, vísa deilunni til úrlausnar dóms sem þrír gerðarmenn skipa og stofnaður er lögformlega með eftirfarandi hætti:
 - a) hvor samningsaðili um sig skal skipa einn gerðarmann innan 30 daga frá móttökudegi beiðni um gerðardómsmeðferð. Gerðarmennirnir tveir skulu, innan 60 daga frá því að sá síðari er skipaður, koma sér saman um að skipa ríkisborgara þriðja ríkis þriðja gerðarmanninn og skal sá sitja í forsæti dómsins;
 - b) hvor samningsaðilinn sem er getur, hafi ekki verið gengið frá einhverri skipun innan þeirra tímamarka sem tilgreind eru hér að framan, farið þess á leit við forseta Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar að hann annist þá skipun sem nauðsynleg er innan 30 daga. Ef forseti Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er ríkisborgari annars samningsaðilans skal fara þess á leit við þann meðlim stofnunarinnar sem gengur næst að starfsaldri og ekki er vanhæfur af sömu ástæðu að hann annist skipunina.
3. Gerðardómurinn skal, með fyrirvara um ákvæði þessarar greinar hér að aftan eða ákvörðun samningsaðilanna um annað, ákvarða hver lögsaga hans er og setja sér starfsreglur. Halda ber þing, að fyrrmælum dómsins eða að beiðni annars samningsaðilans og eigi síðar en 30 dögum eftir að dómurinn er fullskipaður, til að ákvarða nákvæmlega í hvaða málum eigi að úrskurða og hvaða tiltekinni málsmeðferð beri að fylgja.

4. Hvor samningsaðili um sig skal leggja fram greinargerð innan 45 daga frá því að dómurinn er fullskipaður, nema samningsaðilarnir komi sér saman um eða dómurinn fyrirskipi annað. Hvor samningsaðili um sig getur borið fram svar innan 60 daga frá því að greinargerð hins samningsaðilans er lögð fram. Dómurinn skal rétta í málinu, að beiðni hvors samningsaðilans sem er eða að eigin ákvörðun, innan 30 daga frá því að svör eiga að hafa borist.
5. Dómurinn skal leitast við að leggja fram skriflega niðurstöðu innan 30 daga eftir að réttað hefur verið í málinu eða, ef ekki er réttað í málinu, innan 30 daga eftir að svör beggja samningsaðila hafa verið borin fram. Meirihluti atkvæða ræður niðurstöðu gerðardóms.
6. Samningsaðilar geta beiðst skýringa á niðurstöðu dómsins innan 15 daga frá því að henni er veitt viðtaka og skulu skýringar gefnar innan 15 daga frá því að beiðnin er lögð fram.
7. Niðurstæða gerðardómsins er bindandi fyrir samningsaðila.
8. Hvor samningsaðili um sig skal bera kostnað vegna þess gerðarmanns sem hann skipar. Öðrum útgjöldum dómsins skal skipta jafnt á milli samningsaðilanna, meðal annars útgjöldum sem forseti, varaforseti eða meðlimur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar stofnar til vegna þeirrar málsmeðferðar er um getur í b-lið 2. mgr. þessarar greinar.

17. gr.

Breytingar.

Breytingar á samningi þessum, sem samningsaðilar koma sér saman um, skulu koma til framkvæmda eftir staðfestingu með orðsendingaskiptum.

18. gr.

Starfræksla leigðra loftfara.

Tilnefndum flugfélögum samningsaðilanna er heimilt að nota loftför og áhafnir með leiguskilmálum þegar samþykktri flugþjónustu er haldið uppi, að því tilskildu að leigusamningar séu háðir samþykki flugmálastjórnar hins samningsaðilans í samræmi reglugerðir þess aðila.

19. gr.

Marghliða samningar.

Þegar almennur marghliða samningur um flutninga í lofti, sem samningsaðilar hafa staðfest, öðlast gildi skulu ákvæði slíks samnings ganga framar. Viðræður í því skyni að ákveða að hvaða marki ákvæði samnings þessa eru felld úr gildi, leyst af hólmi, þeim breytt eða þau aukin með ákvæðum marghliða samningsins skulu fara fram í samræmi við ákvæði 16. gr. samnings þessa.

20. gr.

Uppsögn.

Hvor samningsaðili sem er getur hvenær sem er tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega um þá ákvörðun sína að segja samningi þessum upp. Samtímis skal senda Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi (á þeim stað þar sem tilkynningunni er veitt viðtaka) á miðnætti aðfararnótt þess dags þegar ár er liðið frá því að hinn samningsaðilinn veitti slíkri tilkynningu viðtöku, nema að samkomulag sé gert um að draga hana til baka áður en sá tími er liðinn. Staðfesti hinn samningsaðilinn ekki móttöku skal litið svo á að tilkynningu hafi verið veitt viðtaka 14 dögum eftir þann dag þegar Alþjóðaflugmálastofnunin veitti henni viðtöku.

21. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

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

22. gr.

Gildistaka.

Samningur þessi öðlast gildi þann dag sem síðari orðsendingin er dagsett, að afloknum diplómátskum orðsendingaskiptum milli samningsaðilanna sem staðfesta að lögformlegri innlendri málsmeðferð, sem er nauðsynleg til þess að samningurinn öðlist gildi, sé lokið.

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

Gjört í tvíriti í Ulaanbaatar hinn 28. mars 2007 á ensku, mongólsku og íslensku og eru allir textar jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands

Gunnar Snorri Gunnarsson
sendiherra

Fyrir hönd ríkisstjórnar Mongólíu

Nyamaagiin Enkhbold
utanríkisráðherra

VIÐAUKI
LEIÐASKRÁ.

Flugleiðir sem tilnefnt flugfélag eða flugfélög mongólsk munu starfa á:

Staðir handan við Mongólíu	Staðir í Mongólíu	Viðkomustaðir	Staðir á Íslandi	Staðir sem flogið er til áfram
Verða ákveðnir af Mongólíu	Tveir staðir sem Mongólía tilgreinir	Verða ákveðnir af Mongólíu	Tveir staðir sem Mongólía tilgreinir	Verða ákveðnir af Mongólíu

Flugleiðir sem tilnefnt flugfélag eða flugfélög íslensk munu starfa á:

Staðir handan við Ísland	Staðir á Íslandi	Viðkomustaðir	Staðir í Mongólíu	Staðir sem flogið er til áfram
Verða ákveðnir af Íslandi	Tveir staðir sem Ísland tilgreinir	Verða ákveðnir af Íslandi	Tveir staðir sem Ísland tilgreinir	Verða ákveðnir af Íslandi

ATH.:

1. Tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum hvors samningsaðilans sem er er heimilt að sleppa viðkomu á hvaða viðkomustað sem er eða stað, sem flogið er til áfram, í hvaða flugi sem er eða öllu flugi.
2. Réttur til flutninga, sem er ekki tilgreindur í samningi þessum, er háður samkomulagi milli flugmálayfirvalda hvors samningsaðila um sig.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF ICELAND
AND
THE GOVERNMENT OF MONGOLIA**

The Government of Iceland and the Government of Mongolia (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”)

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms mean;

- a) “The Chicago Convention” - the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
- b) “aeronautical authority” - in the case of Mongolia, the Ministry of Road, Transport and Tourism and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Iceland, the Ministry of Communications, Transport and Tourism, or, in both cases, any person or body, authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities or similar functions;
- c) “designated airline” - an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- d) “territory” - in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- e) “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- f) “The Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.
- g) “user charges” a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
- h) “specified route” the routes specified in the Annex to the present Agreement.
- i) “agreed services” the air services operated on the specified routes.
- j) “tariff” the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- k) “European Economic Area” the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on 2 May 1992, between the European Community and its Member States on the one hand and the EFTA States with the exclusion of Switzerland on the other hand. EFTA is an abbreviation for the European Free Trade Association of which Iceland is a Member State.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail separately or in combination.
3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorization of Airlines

1. Each Contracting Party may designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be in writing and be transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation in the form and manner prescribed for operating authorization and permissions, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by Mongolia
 - i. it is incorporated in the territory of Mongolia and is licensed in accordance with the applicable law of Mongolia; and
 - ii. Mongolia has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - b) in the case of an airline designated by Iceland
 - i. it is established in the territory of Iceland and is licensed in accordance with the applicable law of Iceland; and
 - ii. Iceland has and maintains effective regulatory control of the airline.
3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by that authority in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
4. Each Contracting Party may refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a

designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, when the said Contracting Party is not satisfied that:

- a) in the case of an airline designated by Mongolia
 - i. it is incorporated in the territory of Mongolia and is licensed in accordance with the applicable law of Mongolia; and
 - ii. Mongolia has and maintains effective regulatory control of that airline; and
 - b) in the case of an airline designated by Iceland
 - i. it is established in the territory of Iceland and is licensed in accordance with the applicable law of Iceland; and
 - ii. Iceland has and maintains effective regulatory control of that airline.
5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - i. it is not established in the territory of Iceland in accordance with the applicable Icelandic laws, or does not have a valid Operating License in accordance with the applicable Icelandic laws; or
 - ii. effective regulatory control of that airline is not exercised or maintained by Iceland;
 - b) in the case of an airline designated by Mongolia:
 - i. it is not incorporated in the territory of Mongolia; or is not licensed in accordance with the applicable law of Mongolia ; or
 - ii. Mongolia is not exercising or maintaining effective regulatory control of that airline.
 - c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 10 of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Capacity Regulations.

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

- b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline or airlines of one Contracting Party for carriage of traffic to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
2. Inter-airline consultation shall not be mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.
3. If required, tariff proposed by the relevant airlines may be approved by the aeronautical authorities of either Party at any time. In the absence of a response, within twenty (20) days after the date of filing, the tariff will be regarded as having been approved. If, however, either of the aeronautical authorities gives a written notice of disapproval both aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.
4. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have disapproved it.
5. Tariffs to be charged by an airline designated by Mongolia for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area. However, each designated airline has the right to match any tariff offered in the marketplace.

ARTICLE 8

Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:
 - a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - i. repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - ii. passenger handling equipment and component parts;
 - iii. cargo-loading equipment and component parts;
 - iv. security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - v. instructional material and training aids;
 - vi. airline and operators' documents; and
 - b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - i. aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - ii. fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - iii. spare parts including engines; and
 - c) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
 - i. the repair, maintenance or servicing of aircraft;
 - ii. the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
 - iii. the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
 - iv. the carrying out of security checks on passengers or cargo, provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

2. The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
3. Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The relief provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988) and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 form an integral part of this Agreement.
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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified SIO by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.
4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident (or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other the unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

ARTICLE 10

Safety

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the said standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the said standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 11

Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 12

Transfer of Earnings

Each designated airline may convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 13

Airline Representation and Sales

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.
2. The designated airline or airlines of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents

appointed by the designated airline. The designated airline or airlines of each Contracting Party may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 14

User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage their competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 15

Consultation

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

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Civil Aviation Organization next in seniority who is not disqualified on that ground shall be requested to make the appointment.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by them. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice - President or Member of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 17

Amendment

The amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 18

Operation of Leased Aircraft

The designated airlines of the Contracting Parties may use the aircraft and crew on leasing condition in the agreed services, provided that the leasing arrangements shall be subject to the approval of the civil aeronautical authority of the other Contracting Party in accordance with its own rules and regulations.

ARTICLE 19

Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

ARTICLE 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of their decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21

Registration with ICAO

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

ARTICLE 22

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that the internal procedures necessary for the entry into force of the Agreement have been completed.

Nr. 81

7. desember 2022

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

Done, in duplicate at Ulaanbaatar this 28 day of March 2007 in the English, Mongolian and Icelandic languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of Iceland

For the Government of Mongolia

Gunnar Snorri Gunnarsson
sendiherra

Nyamaagiin Enkhbold,
utanríkisráðherra

ANNEX**ROUTE SCHEDULE**

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

Points behind Mongolia	Points in Mongolia	Intermediate Points	Points in Iceland	Beyond Points
To be determined by Mongolia	2 Points to be named by Mongolia	To be determined by Mongolia	2 Points to be named by Mongolia	To be determined by Mongolia

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

Points behind Iceland	Points in Iceland	Intermediate Points	Points in Mongolia	Beyond Points
To be determined by Iceland	2 Points named by Iceland	To be determined by Iceland	2 Points named by Iceland	To be determined by Iceland

NOTES:

1. The designated airlines(s) of either Party may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond points.
2. Any traffic rights not specified in this Agreement are subject to an agreement between the respective aeronautical authorities of the Contracting Parties.

C-deild – Útgáfudagur: 29. apríl 2024