



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 63

(2000-2001)

**Om samtykke til inngåelse av en avtale
av 2. juni 2000 mellom Norge og Hong
Kong SAR om regelbundet lufttrafikk**

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 30. mars 2001, god-
kjent i statsråd samme dag.*

1 Innledning

I denne proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til inngåelse av en avtale mellom Norge og Folkerepublikken Kinas spesielle administrasjonsområde Hong Kong (heretter Hong Kong SAR, dvs. Hong Kong Special Administrative Region) om regelbundet lufttrafikk, som ble undertegnet i Hong Kong 2. juni 2000.

Avtalen omhandler rettigheter for drift av regelbundet lufttrafikk mellom Norge og Hong Kong SAR. Avtalen skiller seg fra bilaterale luftfartsavtaler Norge har inngått med andre land ved avtalens artikkel 10, som inneholder bestemmelser om unngåelse av dobbeltbeskatning, og medfører derfor behov for Stortingets samtykke til inngåelse av avtalen i medhold av Grunnlovens § 26, annet ledd.

Bestemmelsene i artikkel 10 følger prinsippene for unngåelse av dobbeltbeskatning som benyttes i vanlige dobbeltbeskatningsavtaler, men er avgrenset til luftfartsområdet, og nærmere bestemt til utpekte luftfartsselskapers inntekter og fortjeneste, samt formue knyttet til driften av luftfartøyer m.v.

Avtalens engelske originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykt vedlegg til proposisjonen.

I tilknytning til avtalen ble det undertegnet et fortrolig omforent memorandum mellom de tre skandinaviske land og Hong Kong SAR vedrørende trafikkrettigheter. Memorandumet er fortrolig etter ønske fra Hong Kong SAR.

2 Bakgrunn

En skandinavisk delegasjon ledet av Jan-Olof Selén fra Sverige forhandlet fram og paraferte den 10. mars 1992 mer eller mindre identiske bilaterale luftfartsavtaler mellom de skandinaviske land og Hong Kong. Avtalen ble besluttet undertegnet ved kongelig resolusjon av 30. oktober 1992.

Forhandlingene ble begrunnet med behovet for å etablere direkte luftforbindelser mellom Skandinavia og Hong Kong, og det antas at avtalen bidrar til å ivareta partenes behov på området.

Den formelle undertegningen av luftfartsavtalen trakk ut i tid bl.a. fordi avtalen måtte forelegges og godkjennes av myndighetene i Folkerepublikken Kina som følge av Hong Kongs innlemmelse i Kina fra 1. juli 1997. Etter innlemmelsen er det Hong Kong SAR som er formell part i avtalen.

Etter innlemmelsen av Hong Kong i Kina kom partene til enighet om at det i luftfartsavtalen burde inntas en bestemmelse om unngåelse av dobbeltbeskatning. Teksten til denne artikkelen ble godkjent av de tre skandinaviske finansdepartementer, skattemyndighetene i Hong Kong SAR og myndighetene i Folkerepublikken Kina. Bestemmelsen om unngåelse av dobbeltbeskatning ble inntatt som artikkel 10 i avtalen.

Ved Kongelig resolusjon av 5. mai 2000 ble det besluttet å ta inn artikkelen om unngåelse av dobbeltbeskatning, samt å endre avtaleparten fra Hong Kong til Hong Kong SAR. Avtalen mellom Norge og Hong Kong SAR ble undertegnet i Hong Kong 2. juni 2000. Tilnærmet likelydende luftfartsavtaler ble undertegnet mellom Hong Kong SAR og henholdsvis Sverige og Danmark 14. mars 2000.

3 Hovedinnholdet i avtalen

Fortalen

I avtalens fortale vises det til at Norge og Hong Kong SAR ønsker å inngå en avtale med det formål å fastsette rammer for regelbundet lufttrafikk mellom Norge og Hong Kong SAR.

Artikkel 1

Artikkel 1 definerer sentrale begrep og uttrykk som benyttes i avtalen, som «luftfartsmyndigheter», «utpekt luftartsselskap», «område» m.v.

Artikkel 2

Artikkel 2 fastslår at avtalen skal anvendes i overensstemmelse med Chicago-konvensjonen om internasjonal sivil luftfart av 7. desember 1944, samt relevante vedlegg til denne.

Artikkel 3

Artikkel 3 fastslår hvilke rettigheter partene i avtalen tilstås når det gjelder driften av regelbundet internasjonal lufttrafikk. Hver part gir den andre avtaleparten rett til å fly over sitt område uten å lande og rett til å lande for ikke-trafikkmessige formål, samt rett til å foreta landinger for å ta om bord og sette av passasjerer og gods på de punkter som er fastsatt for ruten i samsvar med avtalens vedlegg.

Artikkel 4

Artikkel 4 omhandler retten til å utpeke ett eller flere luftartsselskaper til å drive den avtalte lufttrafikk som er spesifisert i vedleggene til avtalen. Partene skal deretter gi hverandres luftartsselskaper den nødvendige rutetillatelse.

Artikkel 5

Artikkel 5 omhandler tilbakekallelse og suspensjon av rutetillatelser. Hver part kan gjøre dette bl.a. når det ikke er godtgjort at det aktuelle luftartsselskap er registrert og har sitt hovedsete på avtalepartens territorium, eller dersom luftartsselskapet unnlater å overholde den annen avtaleparts lover og forskrifter m.v.

Artikkel 6

Artikkel 6 omhandler prinsipper for drift av den avtalte lufttrafikk. Ved utførelse av lufttrafikk skal avtalepartenes utpekte luftartsselskaper ta hensyn til hverandres interesser. Partenes utpekte luftartsselskaper skal ha rimelig og lik mulighet til å drive den avtalte lufttrafikk på de angitte ruter. Den avtalte lufttrafikk skal stå i nært forhold til publikums behov for befordring på de angitte ruter.

Artikkel 7

Artikkel 7 omhandler godkjenning av ruteplaner. Ruteplanene for hver parts utpekte selskaper skal forelegges motpartens luftfartsmyndigheter for godkjenning, og innen 30 dager før rutene settes i drift. Endringer i ruteplaner må også godkjennes.

Artikkel 8

Artikkel 8 regulerer takstene for transport på de avtalte ruter samt godkjenning og ikrafttredelse av disse. Takster må være godkjent av begge parter luftfartsmyndigheter og skal være satt til rimelige nivåer, under rimelig hensynstaken til alle relevante faktorer. Artikkelen fastslår prosedyrer dersom det ikke oppnås enighet ved fastsettelse av takstene.

Artikkel 9

Artikkel 9 omhandler tollavgifter, og bestemmer at luftfartøyer som benyttes i internasjonal trafikk av et utpekt luftfartsselskap tilhørende en av avtalepartene, samt det vanlige utstyr, forråd av drivstoff og smøreolje og lagre av forsyninger (herunder mat, drikkevarer og tobakk) ombord på slike luftfartøyer, skal være fritatt for all toll, inspeksjonsgebyrer m.v. når de ankommer den annen parts territorium, så sant dette utstyr forblir ombord i luftfartøyet inntil det blir gjenutført, samt at f.eks. drivstoff som tankes på avtalepartens territorium ikke kan ilegges toll og avgifter.

Artikkel 10

Artikkel 10 inneholder bestemmelser om unngåelse av dobbeltbeskatning på luftfartsområdet.

Punkt 1 fastslår at inntekter og fortjeneste fra driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk utført av et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart skal være fritatt for inntektsskatt, skatt på fortjeneste og all annen skatt på inntekter og fortjeneste ilagt på den annen avtaleparts område.

Punkt 2 fastsetter at formue og eiendeler knyttet til driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk skal, for et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart, være fritatt for skatt på formue og eiendeler ilagt på den annen avtaleparts område.

Punkt 3 fastsetter at gevinst ved avhendelse av luftfartøyer drevet i internasjonal trafikk og løsøre knyttet til driften av slike luftfartøyer som mottas av et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart skal, hvis inntekter og fortjeneste i henhold til pkt. 1 bare er skattepliktig på denne avtalepartens område, være fritatt for enhver skatt på gevinst ilagt på den annen avtaleparts område.

Punkt 4 inneholder definisjoner av sentrale begreper i artikkelen, så som «inntekter og fortjeneste», «internasjonal trafikk», «luftfartsselskaper tilhørende en annen part» og «vedkommende myndighet».

Punkt 5 fastsetter at ved eventuell tvist om fortolkning av artikkelen, skal de kompetente skattemyndigheter i Norge og Hong Kong SAR bestrebe seg på å oppnå enighet ved gjensidig overenskomst. Luftfartsavtalens artikkel 17 om bilegelse av tvister skal ikke få anvendelse for skattetvister.

Etter punkt 6 skal hver avtalepart skriftlig informere hverandre når de relevante prosedyrer for ikrafttredelse er oppfylt. Fra norsk side kan slik notifikasjon gis etter at Stortinget har gitt sitt samtykke til inngåelsen av avtalen. Artikkelen skal tre i kraft på datoen for mottakelsen av den siste av notifikasjonene, og skal ha virkning for inntekter, fortjeneste og gevinst fra 1. januar 1997.

Etter ønske fra Hong Kong SAR omfatter artikkel 10 ikke beskatning av lønnsinntekt. Det betyr at det ikke vil foreligge noen avtale om unngåelse av dobbeltbeskatning når det gjelder lønnsinntekt. Personer bosatt i Norge blir beskattet etter interne norske regler. Dersom en person bosatt i Norge også blir beskattet i Hong Kong SAR, vil unngåelse av dobbeltbeskatning skje etter kreditreglene i skatteloven ved at vedkommende person får fradrag for den skatt som er betalt i Hong Kong SAR. Dette gir i praksis det samme resultatet som er vanlig i Norges nyere avtaler om unngåelse av dobbeltbeskatning. Norge har ikke hjemmel til å beskatte en person bosatt i Hong Kong SAR som arbeider på et norsk luftfartøy og som ikke oppholder seg her i riket. I et slikt tilfelle vil derfor ikke dobbeltbeskatning oppstå.

Artikkel 11

Artikkel 11 fastslår at partene forplikter seg overfor hverandre til å verne sivil luftfart mot ulovlige handlinger og til å handle i overensstemmelse med bestemmelser i internasjonale konvensjoner som regulerer luftfartssikkerheten. Partene skal også bistå hverandre når det gjelder dette.

Artikkelen omhandler også partenes plikt til å etterleve sikkerhetsbestemmelser fastsatt av Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon (ICAO), samt bestemmelser som den annen part krever for innreise til, utreise fra og opphold på sitt område.

Artikkel 12

Artikkel 12 fastsetter at hver avtaleparts luftfartsmyndigheter på anmodning skal overlevere motparten statistikk som grunnlag for å beregne kapasiteten på de avtalte tjenester.

Artikkel 13

Artikkel 13 har bestemmelser om overføring av inntekter. Hvert utpekt luftfartsselskap skal ha rett til å konvertere og tilbakeføre til sin hjemstat overskudd utover beløp som er brukt lokalt.

Artikkel 14

Artikkel 14 fastslår de utpekte luftfartsselskaperes rett til, i samsvar med lover og forskrifter, å bringe inn i den annen parts territorium slikt personell som er nødvendig for å drive lufttransport. Artikkelen omhandler også retten til å drive salg av lufttransport på den annen parts territorium.

Artikkel 15

Artikkel 15 fastslår at en avtalepart ikke skal pålegge den andre avtalepartens utpekte luftfartsselskap brukeravgifter som er høyere enn de den pålegger egne luftfartsselskaper som driver liknende internasjonal luftfart.

Artikkel 16

Artikkel 16 har bestemmelser om konsultasjoner. Hver part kan til enhver tid be om konsultasjoner angående gjennomføring, tolkning, anvendelse eller endring av avtalen. Konsultasjoner skal holdes innen 90 dager etter at skriftlig anmodning er mottatt av den annen avtalepart.

Artikkel 17

Artikkel 17 fastslår at partene primært skal søke å bilegge eventuelle tvister vedrørende tolkning eller anvendelse av avtalen gjennom forhandlinger. Der som dette ikke lykkes, gir artikkelen regler for bruk av voldgift.

Artikkel 18

Artikkel 18 fastslår at endringer i avtalen som begge parter er enige om, skal gjøres skriftlig og tre i kraft når de er skriftlig bekreftet av begge avtaleparter.

Artikkel 19

Artikkel 19 omhandler partenes rett til å bringe avtalen til opphør. Hver part kan når som helst si opp avtalen, med ett års oppsigelsesfrist.

Artikkel 20

Artikkel 20 fastslår at avtalen og alle endringer til den skal registreres hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

Artikkel 21

Artikkel 21 slår fast at avtalen trer i kraft på datoen for undertegning. Skattebestemmelsen i artikkel 10 skal imidlertid tre i kraft på dato for mottakelse av notifikasjon om at relevante prosedyrer for ikrafttredelse er oppfylt. I og med at det er et vilkår i norsk rett at Stortinget samtykker til inngåelse av avtalen i medhold av Grunnlovens § 26, annet ledd, vil myndighetene i Hong Kong SAR bli meddelt når Stortingets samtykke måtte foreligge.

Vedlegget

Vedlegget til avtalen omhandler ruter som skal drives av de utpekte luftfartsselskapene og regler for å drive rutene.

4 Vurdering og tilråding

Avtalen mellom Norge og Hong Kong SAR om regelbundet lufttrafikk er et bidrag til å ivareta partenes behov for etablering av direkte luftforbindelser mellom Skandinavia og Hong Kong SAR.

Artikkel 10 følger prinsippene for unngåelse av dobbeltbeskatning som benyttes i alminnelige skatteavtaler Norge har inngått med en rekke land, med unntak av at den bare gjelder luftfartsområdet.

Avtalen vil ikke nødvendiggjøre lov- eller forskriftsendringer.

Samferdselsdepartementet tilrår at avtalen mellom Norge og Hong Kong SAR om regelbundet lufttrafikk inngås. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til inngåelse av en avtale av 2. juni 2000 mellom Norge og Hong Kong SAR om regelbundet lufttrafikk.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til inngåelse av en avtale av 2. juni 2000 mellom Norge og Hong Kong SAR om regelbundet lufttrafikk, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om samtykke til inngåelse av en avtale av 2. juni 2000 mellom Norge og Hong Kong SAR om regelbundet lufttrafikk

I

Stortinget samtykker i inngåelse av en avtale mellom Kongeriket Norges regjering og Folkerepublikken Kinas spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjering av 2. juni 2000 om regelbundet lufttrafikk.

Vedlegg 1**Agreement between the Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China Concerning Scheduled Air Services**

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China («the Hong Kong Special Administrative Region») and the Government of the Kingdom of Norway,

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

Have agreed as follows:

*Article 1***Definitions**

For the purpose of this Agreement:

- a) the term «aeronautical authorities» means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, and in the case of Norway, the Ministry of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities;
- b) the term «designated airline» means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- c) the term «area» in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Norway has the meaning assigned to «territory» in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;
- d) the terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- e) the term «this Agreement» includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- f) The term «tariff» means
 - the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
 - the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attached to it; and
 - the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on

scheduled air services.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the relevant Annexes and any relevant amendments to the Convention or to these Annexes, insofar as these 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 area without landing;
 - b) the right to make stops in its area 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 Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination, in an international air service.
3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

Article 4

Designation of and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject

to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate authorisations.

3.
 - a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in Norway or its citizens.
 - b) The Government of the Kingdom of Norway shall have the right to refuse to grant the authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.
4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
5. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 5

Revocation or Suspension of Authorisation

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

mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

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

Article 7

Approval of Schedules

1. The schedules of the designated airlines of each Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
2. The schedules shall be communicated at least 30 days before the beginning of the operations and shall include in particular the timetables, frequency of services and types and configuration of aircraft to be operated.
3. Any subsequent modification in an operational programme of the designated airlines of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Tariffs

1. The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.
2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route.
3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1(f). It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.
5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.
6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the termi-

nal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs (5) and (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

Article 9

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. There shall also be relieved from the 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 :
 - a) aircraft stores, introduced into or supplied in the area of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on out-bound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - b) spare parts including engines introduced into the area of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
 - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, 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.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into

arrangements with another airline or airlines 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 provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

5. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 10

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 services 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 «airline of one Contracting Party» means,
 - i. in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; and
 - ii. in the case of Norway, any airline which, under the laws of Norway, is liable to tax therein by reason of domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature, and inclu-

des the joint Norwegian, Danish and Swedish air transport consortium Scandinavian Airlines System (SAS), but only insofar as profits derived by SAS Norge ASA, the Norwegian partner of the Scandinavian Airlines System (SAS), are in proportion to its share in that consortium;

- d) the term «competent authority» means,
 - i. in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions; and
 - ii. in the case of Norway, the Minister of Finance and Customs or his authorised representative.
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 (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 1997 and on capital and assets held on or after that date.
7. Notwithstanding Article 19 (Termination) where 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 a period of six 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 exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

Article 11

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.
2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary

assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 12

Provision of Statistics

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

Article 13

Conversion and Remittance of Revenue

1. The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall on demand - subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitably and in good faith and on a non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws - have the right to convert and remit from Norway local revenues in excess of sums locally disbursed. The designa-

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

2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected at the rate of exchange applicable to current transaction 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 14

Airline Representation and Sales

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 15

User Charges

1. The term «user charge» means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.
2. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 16

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may - if so agreed - be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 90 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.
9. Each Contracting Party shall bear its own costs and expenses.

Article 18

Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall be made in writing and shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 19

Termination

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

Article 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 2nd day of June 2000 in the English language.

For the Government of the Kingdom of Norway:	For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China:
Rolf W Hansen	Stephen IP Shu Kwan

*Annex***Route schedule***Section 1*

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

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in Norway - points beyond.

Notes:

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

Section 2

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

Points in Norway - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region - points beyond.

Notes:

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

Avtale mellom Kongeriket Norges regjering og Folkerepublikken Kinas spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjering om regelbundet lufttrafikk

Kongeriket Norges regjering og Folkerepublikken Kinas spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjering («Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong»),

som ønsker å inngå en avtale med det formål å fastsette rammer for regelbundet lufttrafikk mellom Norge og Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong,

er blitt enige om følgende:

Artikkel 1**Definisjoner**

I denne avtale menes med:

- a) uttrykket «luftfartsmyndigheter»: i Norges tilfelle Samferdselsdepartementet, og i Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs tilfelle the Secretary for Economic Services og the Director of Civil Aviation, eller i begge tilfeller den person eller det organ som har fullmakt til å utøve noen av de funksjoner som på nåværende tidspunkt utøves av de ovennevnte myndigheter,
- b) uttrykket «utpekt luftfartsselskap»: et luftfartsselskap som er utpekt og gitt tillatelser i samsvar med artikkel 4 i denne avtale,
- c) uttrykket «område»: i forbindelse med Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong innbefatter Hong Kong Island, Kowloon og De nye territoriene, og i forbindelse med Norge har den betydning som er tillagt «territorium» i artikkel 2 i Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago den 7. desember 1944,
- d) uttrykkene «lufttrafikk»: «internasjonal lufttrafikk», «luftfartsselskap» og «landing for ikke-trafikkmessige formål» har de respektive betydninger som er tillagt dem i artikkel 98 i den nevnte Overenskomst,
- e) uttrykket «denne avtale» innbefatter vedlegget til avtalen og eventuelle endringer av dette eller av denne avtale,
- f) uttrykket «takst»:
 - den betaling som kreves av et luftfartsselskap for befordring av passasjerer og deres bagasje i regelbundet lufttrafikk, samt avgifter og vilkår for tjenester som kommer i tillegg til slik befordring,
 - den pris som kreves av et luftfartsselskap for befordring av gods (utenom post) i regelbundet lufttrafikk,
 - de vilkår som styrer tilgjengelighet eller anvendelse av slik betaling eller pris herunder eventuelle ytelser tilknyttet den, og
 - den provisjonsats et luftfartsselskap betaler til en agent i forhold til antall billetter som er solgt eller fraktregninger som er utfylt av denne agent for befordring i regelbundet lufttrafikk.

Artikkel 2

Bestemmelser i Chicago-overenskomsten som gjelder i internasjonal lufttrafikk

Ved gjennomføring av denne avtale skal avtalepartene opptre i samsvar med bestemmelsene i Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago den 7. desember 1944, herunder de relevante vedlegg og eventuelle relevante endringer i Overenskomsten eller vedleggene, så sant disse bestemmelsene gjelder i internasjonal lufttrafikk.

Artikkel 3

Trafikkrettigheter

1. Hver avtalepart gir den annen avtalepart følgende rettigheter i forbindelse med sin internasjonale lufttrafikk:
 - a) rett til å fly over sitt territorium uten mellomlanding,
 - b) rett til å lande på sitt territorium for ikke-trafikkmessige formål.
2. Hver avtalepart gir den annen avtalepart de rettigheter som i det følgende fastsettes i denne avtale med det formål å drive internasjonal lufttrafikk på de ruter som er angitt i vedkommende seksjon i vedlegget til denne avtale. Slik lufttrafikk og slike ruter benevnes i det følgende henholdsvis som «den avtalte lufttrafikk» og «de angitte ruter». Ved driften av den avtalte lufttrafikk på en angitt rute skal hver avtaleparts utpekte luftfartsselskaper, i tillegg til de rettigheter som er fastsatt i pkt. 1), ha rett til å foreta landinger på den annen avtaleparts område på punkter fastsatt for denne ruten i samsvar med vedlegget til denne avtale i den hensikt å ta om bord og sette av passasjerer og gods, herunder post, separat eller i kombinasjon, i internasjonal lufttrafikk.
3. Ingen bestemmelse i pkt. 2 skal anses å gi den ene avtaleparts utpekte luftfartsselskaper rett til å ta om bord passasjerer eller gods, herunder post, på ett punkt på den annen avtaleparts område, for befordring til et annet punkt på den annen avtaleparts område mot betaling eller belønning.

Artikkel 4

Utpeking av luftfartsselskaper og rutetillatelse

1. Hver avtalepart skal ha rett til skriftlig å utpeke overfor den annen avtalepart ett eller flere luftfartsselskaper som skal drive den avtalte lufttrafikk på de angitte ruter, og til å trekke tilbake eller endre en slik utpeking.
2. Etter å ha mottatt en slik utpeking skal den annen avtalepart, med forbehold for bestemmelsene i pkt. 3 og 4, uten unødig opphold gi et utpekt luftfartsselskap den nødvendige rutetillatelse.
3.
 - a) Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjering skal ha rett til å avslå å gi tillatelsene nevnt i pkt. 2, eller til å stille de vilkår den mener er nødvendig for et utpekt luftfartsselskaps utøvelse av rettig-

- hetene angitt i artikkel 3 pkt. 2 i denne avtale, i ethvert tilfelle der den ikke finner det godtgjort at det vesentlige eierskap og den reelle kontroll over luftfartsselskapet utøves av Norge eller av norske borgere.
- b) Kongeriket Norges regjering skal ha rett til å avslå å gi tillatelsene nevnt i pkt. 2, eller til å stille de vilkår den mener er nødvendig for et utpekt luftfartsselskaps utøvelse av rettighetene angitt i artikkel 3 pkt. 2 i denne avtale, i ethvert tilfelle der den ikke finner det godtgjort at luftfartsselskapet er registrert og har sitt hovedsete i Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong.
4. Den ene avtaleparts luftfartsmyndigheter kan kreve at et luftfartsselskap utpekt av den annen avtalepart godtgjør overfor dem at det kvalifiserer til å oppfylle vilkårene i de lover og forskrifter som det er normalt og rimelig at slike myndigheter anvender for drift av internasjonal lufttrafikk.
5. Når et luftfartsselskap på denne måte er utpekt og gitt tillatelse, kan det begynne å drive den avtalte lufttrafikk, forutsatt at luftfartsselskapet oppfyller alle bestemmelser som får anvendelse i denne avtale, herunder bestemmelsene om takster.

Artikkel 5

Tilbakekalling eller suspensjon av tillatelser

1. Hver avtalepart skal ha rett til å tilbakekalle en rutetillatelse, eller til å suspendere et luftfartsselskap utpekt av den annen avtalepart fra å utøve rettighetene angitt i artikkel 3 pkt. 2 i denne avtale, eller til å stille de vilkår den mener er nødvendig for utøvelsen av disse rettigheter:
- a)
- i. For Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjerings vedkommende, i ethvert tilfelle der en ikke finner det godtgjort at det vesentlige eierskap og den reelle kontroll over luftfartsselskapet utøves av Norge eller av norske borgere,
 - ii. For Kongeriket Norges regjerings vedkommende i ethvert tilfelle der den ikke finner det godtgjort at luftfartsselskapet er registrert og har sitt hovedsete i Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong; eller
- b) dersom luftfartsselskapet unnlater å overholde lover og forskrifter hos den avtalepart som gir disse rettigheter, eller
- c) dersom luftfartsselskapet på annen måte unnlater å drive i samsvar med vilkårene i denne avtale.
2. Med mindre det for å forhindre ytterligere overtredelser av lover og forskrifter er helt nødvendig umiddelbart å tilbakekalle eller suspendere rutetillatelsen nevnt i pkt. 1 eller umiddelbart stille vilkår nevnt i den, skal en slik rett utøves bare etter konsultasjoner med den annen avtalepart.

Artikkel 6

Prinsipper for drift av den avtalte trafikk

1. Det skal være rimelig og lik mulighet for avtalepartenes utpekte luftfartsselskaper til å drive den avtalte lufttrafikk på de angitte ruter.
2. Ved utførelsen av den avtalte lufttrafikk skal hver avtaleparts utpekte luftfartsselskaper ta hensyn til interessene til den annen avtaleparts utpekte luftfartsselskaper, slik at den avtalte lufttrafikk som sistnevnte tilbyr, ikke påvirkes utilbørlig.
3. Den avtalte lufttrafikk som tilbys av avtalepartenes utpekte luftfartsselskaper skal stå i nært forhold til publikums behov for befordring på de angitte ruter og skal ha som sitt fremste mål å tilby en kapasitet som ved en rimelig lastefaktor er tilstrekkelig til å oppfylle de nåværende og med rimelighet forventede behov for befordring av passasjerer og gods, herunder post, som kommer fra eller skal til området til den avtalepart som har utpekt luftfartsselskapet. Befordringen av passasjerer og gods, herunder post, som enten tas om bord eller settes av på andre punkter på de angitte rutene enn punkter på området til den avtalepart som har utpekt luftfartsselskapet, skal være organisert ut fra det generelle prinsipp at kapasiteten skal stå i forhold til:
 - a) trafikkbehovene til og fra området til den avtalepart som har utpekt luftfartsselskapet,
 - b) trafikkbehovene i regionen som den avtalte lufttrafikk passerer gjennom, under hensyntagen til annen lufttrafikk etablert av luftfartsselskaper tilhørende de stater som utgjør denne regionen, og
 - c) de krav som stilles i forbindelse med gjennomgående flyginger.
4. Den kapasitet som skal tilbys på de angitte ruter skal fra tid til annen bestemmes av avtalepartene i fellesskap.

Artikkel 7

Godkjenning av ruteplaner

1. Hver avtaleparts utpekte luftfartsselskaper skal forelegge sine ruteplaner for den annen avtaleparts luftfartsmyndigheter til godkjenning.
2. Ruteplanene skal oversendes minst 30 dager før rutene settes i drift og skal særlig omfatte tidtabellene, trafikkfrekvensen og de luftfartøystyper og -innredninger som skal benyttes.
3. Enhver endring som på et senere tidspunkt foretas av driftsprogrammet for en avtaleparts utpekte luftfartsselskap skal forelegges den annen avtaleparts luftfartsmyndigheter for godkjenning.

Artikkel 8

Takster

1. De takster som skal benyttes av den ene avtaleparts utpekte luftfartsselskap for befordring til og fra den annen avtaleparts område skal være de

som er godkjent av begge avtaleparters luftfartsmyndigheter og skal være satt til rimelige nivåer, under rimelig hensyntagen til alle relevante faktorer, så som driftskostnader, brukernes interesser, rimelig fortjeneste og takstene til andre luftfartsselskaper som opererer på samme rute eller deler av den.

2. De takster som er nevnt i pkt. 1 kan avtales av de utpekte luftfartsselskaper tilhørende de avtaleparter som søker godkjenning av takstene, og disse kan konsultere andre luftfartsselskaper som opererer på samme rute eller deler av den før slike takster foreslås. Et utpekt luftfartsselskap skal likevel ikke være forhindret fra å foreslå, og avtalepartenes luftfartsmyndigheter heller ikke fra å godkjenne, enhver takst, dersom dette luftfartsselskap ikke har fått de andre luftfartsselskapers tilslutning til slik takst, eller fordi ingen andre luftfartsselskaper opererer på samme rute.
3. Enhver takst som foreslås av et utpekt luftfartsselskap tilhørende en avtalepart for befordring til og fra den annen avtaleparts område, skal forelegges for avtalepartenes luftfartsmyndigheter av det utpekte luftfartsselskap som søker godkjenning av taksten, i den form luftfartsmyndighetene hver for seg måtte kreve som redegjørelse for de enkeltheter som det henvises til i artikkel 1 litra f). Den skal forelegges minst 60 dager (eller mindre, dersom avtalepartenes luftfartsmyndigheter blir enige om det) før den foreslåtte dato for ikraftsetting. Den foreslåtte takst skal behandles som forelagt for en avtaleparts luftfartsmyndigheter den dag den blir mottatt av disse myndigheter.
4. Enhver foreslått takst kan godkjennes av en avtaleparts luftfartsmyndigheter når som helst, og skal, så sant den er forelagt i samsvar med pkt. 3, anses som godkjent av denne avtaleparts luftfartsmyndigheter, med mindre en avtaleparts luftfartsmyndigheter innen 30 dager (eller mindre, dersom avtalepartenes luftfartsmyndigheter blir enige om det) etter foreleggelsesdatoen har gitt den annen avtaleparts luftfartsmyndigheter skriftlig varsel om at de avslår den foreslåtte takst.
5. Dersom varsel om avslag er gitt i samsvar med bestemmelsene i pkt. 4, kan avtalepartenes luftfartsmyndigheter i fellesskap fastsette taksten. Til dette formål kan en avtalepart innen 30 dager etter at varsel om avslag er gitt, anmode om konsultasjoner mellom avtalepartenes luftfartsmyndigheter, som skal holdes innen 30 dager fra den dag den annen avtalepart mottar slik anmodning skriftlig.
6. Ved godkjenning av takster kan en avtaleparts luftfartsmyndigheter knytte til godkjenningen slike opphørsdatoer som de finner passende. Når en takst har en opphørsdato, skal den være gyldig fram til denne dato, med mindre den trekkes tilbake av det berørte luftfartsselskap eller de berørte luftfartsselskaper med begge avtaleparters godkjenning, eller med mindre den erstattes av en ny takst som er forelagt og godkjent før opphørsdato.

Når en takst er godkjent uten opphørsdato og ingen ny takst er forelagt og godkjent, skal denne taksten være gyldig fram til en av avtalepartenes luftfartsmyndigheter gir varsel om opphør av godkjenningen. Slikt varsel skal gis minst 90 dager før takstens tiltenkte opphørsdato. Den annen avtaleparts luftfartsmyndigheter kan innen 30 dager etter å ha mottatt nevnte varsel, anmode om konsultasjoner mellom avtalepartenes luftfartsmyndigheter for i fellesskap å fastsette en ny takst. Slike konsultasjoner skal holdes innen 30 dager fra den dag den annen avtalepart skriftlig mottar en slik anmodning.

7. Dersom en takst er avslått av en avtaleparts luftfartsmyndigheter i samsvar med pkt. 4, og dersom avtalepartenes luftfartsmyndigheter ikke har vært i stand til i fellesskap å fastsette en takst i samsvar med pkt. 5 og 6, kan tvisten avgjøres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 17 i denne avtale.

Artikkel 9

Toll

1. Luftfartøyer som benyttes i internasjonal lufttrafikk av et utpekt luftfartsselskap tilhørende en av avtalepartene, samt deres vanlige utstyr, forråd av drivstoff og smøreolje og lagre av forsyninger (herunder mat, drikkevarer og tobakk) om bord i luftfartøyet, skal være fritatt for all toll, alle inspeksjonsgebyrer og andre avgifter eller skatt ved ankomst til den annen avtaleparts territorium, forutsatt at utstyret og forsyningene forblir om bord i luftfartøyet inntil de reeksporteres.
2. Fritak for de skatter, avgifter og gebyrer som er nevnt i pkt. 1 skal også, med unntak av gebyrer basert på kostnaden for den tjeneste som tilbys, gis for:
 - a) luftfartøysforsyninger som bringes inn eller leveres på en avtaleparts område og tas om bord, innen rimelige grenser, for bruk om bord i utgående luftfartøy benyttet i internasjonal lufttrafikk av et luftfartsselskap utpekt av den annen avtalepart,
 - b) reservedeler, herunder motorer, som bringes inn på en avtaleparts område til vedlikehold eller reparasjon av luftfartøy benyttet i internasjonal lufttrafikk av et luftfartsselskap utpekt av den annen avtalepart, og
 - c) drivstoff, smøreoljer og tekniske forbruksvarer som bringes inn eller leveres på en avtaleparts område for bruk i luftfartøy benyttet i internasjonal lufttrafikk av et luftfartsselskap utpekt av den annen avtalepart, også når disse forsyninger skal brukes på en del av reisen som finner sted over området til den avtalepart der de er tatt om bord.
3. Utstyr og forsyninger nevnt i pkt. 1 og 2 kan kreves holdt under vedkommende myndigheters tilsyn eller kontroll.
4. Fritak etter denne artikkel skal også gis i situasjoner der de utpekte luftfartsselskap tilhørende den ene avtalepart har inngått ordninger med et annet luftfartsselskap eller luftfartsselskaper om lån eller overføring på den annen avtaleparts område av de varer som er angitt i pkt. 1 og 2, forutsatt at disse andre luftfartsselskaper nyter godt av slike fritak hos den annen avtalepart.
5. Bagasje og gods i direkte transitt over en avtaleparts område skal være fritatt for toll, forbrukeravgifter og liknende gebyrer og avgifter som ikke er basert på kostnaden for de utførte tjenester ved ankomst.

Artikkel 10

Unngåelse av dobbeltbeskatning

1. Inntekter og fortjeneste fra driften av luftfartøyer i internasjonal lufttrafikk

utført av et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart, herunder deltakelse i en pool-avtale, et driftsfellesskap for lufttransport eller et internasjonalt driftskontor som er skattepliktige på denne avtaleparts område, skal være fritatt for inntektsskatt, skatt på fortjeneste og all annen skatt på inntekter og fortjeneste ilagt på den annen avtaleparts område.

2. Formue og eiendeler knyttet til driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk skal for et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart være fritatt for skatt på formue og eiendeler ilagt på den annen avtaleparts område.
3. Gevinst ved avhendelse av luftfartøyer drevet i internasjonal trafikk og løsøre knyttet til driften av slike luftfartøyer som mottas av et luftfartsselskap tilhørende en avtalepart, hvis inntekter og fortjeneste i henhold til pkt. 1 bare er skattepliktige på denne avtalepartens område, skal være fritatt for enhver skatt på gevinst ilagt på den annen avtaleparts område.
4. I denne artikkel menes med:
 - a) uttrykket «inntekter og fortjeneste» omfatter inntekter og bruttobeløp mottatt fra driften av luftfartøyer til befordring av personer, husdyr, gods, post eller handelsvarer i internasjonal trafikk, herunder:
 - i. chartring eller utleie av luftfartøyer dersom slik chartring eller utleie står i sammenheng med driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk,
 - ii. salg av billetter eller liknende dokumenter, og tjenesteytelser i forbindelse med slik befordring, for luftfartsselskapet selv eller for andre luftfartsselskaper, men i det siste tilfellet bare dersom slikt salg eller slike tjenesteytelser står i sammenheng med driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk, og
 - iii. renter på midler direkte knyttet til driften av luftfartøyer i internasjonal trafikk,
 - b) uttrykket «internasjonal trafikk»: enhver befordring med et luftfartøy, unntatt når slik befordring bare foretas mellom steder innenfor den annen avtaleparts område,
 - c) uttrykket «luftfartsselskap tilhørende en avtalepart»:
 - i. for Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs vedkommende, et luftfartsselskap som er registrert og har sitt hovedkontor i Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong, og
 - ii. for Norges vedkommende, ethvert luftfartsselskap som etter Norges lovgivning er skattepliktig der på grunn av domisil, bopel, sete for ledelsen eller ethvert annet liknende kriterium, og omfatter det felles norske, danske og svenske lufttransportkonsortiet Scandinavian Airlines System (SAS), men bare i den grad fortjeneste som er oppebåret av SAS Norge ASA, den norske partneren i Scandinavian Airlines System (SAS), svarer til dets andel i dette konsortiet,
 - d) uttrykket «vedkommende myndighet»:
 - i. for Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs vedkommende, the Commissioner of Inland Revenue eller den som har fullmakt fra ham, eller enhver person eller ethvert organ som er gitt fullmakt til å ivareta oppgaver som i dag utføres av the Commissioner of Inland Revenue eller liknende oppgaver, og
 - ii. for Norges vedkommende, finansministeren eller den som har fullmakt fra ham.

5. Avtalepartenes vedkommende myndigheter skal gjennom konsultasjoner bestrebe seg på å løse, ved gjensidig overenskomst, enhver tvist om fortolkningen eller anvendelsen av denne artikkel. Artikkel 17 (Tvisteløsning) får ikke anvendelse på noen slik tvist.
6. Hver avtalepart skal, uten hensyn til artikkel 21 (Ikrafttredelse), skriftlig meddele den annen part om fullføring av relevante prosedyrer som dens lovgivning krever for at denne artikkel skal kunne tre i kraft. Artikkelen skal tre i kraft den dag den siste av disse meddelelser er mottatt, og skal deretter få virkning for inntekter, fortjeneste og gevinster som oppstår på eller etter den første dagen i januar 1997, og for formue og eiendeler som innehas på eller etter denne dato.
7. Når det gis varsel om opphør av denne avtale etter artikkel 19 (Opphør), skal denne artikkel, uten hensyn til artikkel 19, opphøre å gjelde for inntekter, fortjeneste og gevinster som mottas, samt for formue og eiendeler som innehas, på eller etter den første dagen i januar i kalenderåret som følger etter utløpet av en periode på seks måneder etter den dato slikt varsel ble gitt.
8. Denne artikkel skal opphøre å gjelde dersom en avtale om unngåelse av dobbeltbeskatning for inntektsskatt, som gir tilsvarende fritak som i denne artikkel, trer i kraft mellom avtalepartene.

Artikkel 11

Luftfartssikkerhet

1. Hver avtalepart bekrefter at dens forpliktelse overfor den annen avtalepart til å beskytte sivil luftfart mot ulovlig innblanding, utgjør en integrerende del av denne avtale. Hver av avtalepartene skal særlig handle i samsvar med bestemmelsene om luftfartssikkerhet i Konvensjon om forbrytelser og visse andre handlinger begått om bord i luftfartøyer, undertegnet i Tokyo 14. september 1963, Konvensjon om bekjempelse av ulovlig bemektigelse av luftfartøyer, undertegnet i Haag 16. desember 1970 og Konvensjon om bekjempelse av ulovlige handlinger mot sikkerheten i sivil luftfart, undertegnet i Montreal 23. september 1971.
2. Hver avtalepart skal på anmodning gis all nødvendig bistand av den annen avtalepart for å forhindre ulovlig bemektigelse av sivile luftfartøyer og andre ulovlige handlinger mot sikkerheten for slike luftfartøyer, deres passasjerer og besetning, lufthavner og flysikringsanlegg, og enhver annen trussel mot sikkerheten i sivil luftfart.
3. Hver avtalepart skal, i sine gjensidige forbindelser, handle i samsvar med de gjeldende luftfartssikkerhetsbestemmelser fastsatt av Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon og oppført som vedlegg til Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago 7. desember 1944. Hver avtalepart skal kreve at operatører av luftfartøyer registrert hos seg eller operatører av luftfartøyer som har sin hovedforretningsadresse eller faste adresse på dens område og de som driver lufthavner på dens område handler i samsvar med slike luftfartssikkerhetsbestemmelser.
4. Hver avtalepart samtykker i at operatører av luftfartøyer kan pålegges å rette seg etter de bestemmelser om luftfartssikkerhet som er nevnt i pkt. 3, og som den annen avtalepart krever for innreise til, utreise fra og opp-

hold på denne annen avtaleparts område. Hver avtalepart skal på sitt område sikre effektiv gjennomføring av tiltak som er tilstrekkelige til å beskytte luftfartøyet og kontrollere passasjerer, besetning, håndbagasje, øvrig bagasje, gods og forsyninger om bord i luftfartøyet før og under ombordstigning eller lasting. Hver avtalepart skal også stille seg velvillig til enhver anmodning fra den annen avtalepart om spesielle sikkerhetstiltak som er rimelige for å møte en bestemt trussel.

5. Dersom det inntreffer et tilfelle eller trussel om et tilfelle av ulovlig bemektigelse av et sivilt luftfartøy eller annen ulovlig handling mot sikkerheten for slike luftfartøyer, deres passasjerer og besetning, lufthavner eller flysikkerhetsanlegg, skal hver avtalepart bistå den annen avtalepart ved å legge forholdene til rette for kommunikasjon og andre passende tiltak med sikte på raskt og sikkert å bringe et slikt tilfelle eller trussel om et slikt tilfelle til opphør.

Artikkel 12

Utveksling av statistikk

Hver avtaleparts luftfartsmyndigheter skal på anmodning framlegge for den annen avtaleparts luftfartsmyndigheter slike periodiske eller andre statistiske oversikter som med rimelighet kan kreves for å vurdere den kapasitet som tilbys på den avtalte lufttrafikk av de utpekte luftfartsselskaper tilhørende den annen avtalepart. Slike oversikter skal inneholde alle opplysninger som er nødvendige for å fastslå disse luftfartsselskaperenes trafikkvolum på den avtalte trafikk, samt avgangs- og bestemmelsessted for slik trafikk.

Artikkel 13

Konvertering og tilbakeførsel av inntekter

1. Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs utpekte luftfartsselskaper skal når de krever det - med forbehold om den annen avtaleparts rett til på rettferdig og ikke-diskriminerende vis og i god tro å utøve den myndighet som dens lovgivning gir den - ha rett til å kunne konvertere og tilbakeføre fra Norge lokale inntekter utover beløp som er brukt lokalt. Norges utpekte luftfartsselskaper skal når de krever det ha rett til å konvertere og tilbakeføre fra Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong lokale inntekter utover beløp som er brukt lokalt.
2. Konvertering og tilbakeføring av slike inntekter skal gjøres til den valutakurs som gjelder for løpende transaksjoner på det tidspunkt slike inntekter skal konverteres og tilbakeføres, og skal ikke være underlagt noen avgifter, unntatt de avgifter bankene vanligvis skal ha for å foreta slik konvertering og tilbakeføring.

Artikkel 14

Luftfartsselskaperenes tilstedeværelse og salg

1. Hver avtaleparts utpekte luftfartsselskaper skal ha rett til i samsvar med

den annen avtaleparts lover og forskrifter for innreise, opphold og arbeid å bringe inn i og ha på den annen avtaleparts område sitt eget personell innen ledelse, teknikk, drift og andre spesialområder som er nødvendig for å drive lufttransport.

2. Hver avtaleparts utpekte luftfartsselskaper skal ha rett til å drive salgsvirksomhet av lufttransport på den annen avtaleparts område, enten direkte eller gjennom agenter. Avtalepartene skal ikke begrense hver avtaleparts utpekte luftfartsselskapers rett til å selge, og enhver persons rett til å kjøpe, slik transport i lokal valuta eller i en fritt konvertibel valuta.

Artikkel 15

Brukeravgift

1. Uttrykket «brukeravgift» betyr en avgift som vedkommende myndigheter avkrever luftfartsselskaper for bruk av lufthavn eller flysikringsanlegg for luftfartøyer, deres besetning, passasjerer og gods.
2. En avtalepart skal ikke pålegge eller tillate at det pålegges den annen avtaleparts utpekte luftfartsselskaper brukeravgifter høyere enn de som pålegges dens egne luftfartsselskaper som driver liknende internasjonal lufttrafikk.
3. Hver avtalepart skal oppmuntre til konsultasjoner om brukeravgifter mellom sine avgiftsmyndigheter og luftfartsselskaper som benytter seg av de tjenester og anlegg som avgiftsmyndighetene stiller til rådighet, om praktisk mulig gjennom disse luftfartsselskapers representative organisasjoner. Brukerne bør gis rimelig varsel om eventuelle forslag til endring av slike avgifter, slik at de får anledning til å gi uttrykk for sine synspunkter før det gjøres endringer. Hver avtalepart skal videre oppmuntre sine avgiftsmyndigheter og brukerne til å utveksle de nødvendige opplysninger om slike avgifter.

Artikkel 16

Konsultasjoner

En avtalepart kan til enhver tid be om konsultasjoner om gjennomføring, tolkning, anvendelse eller endring av denne avtale. Slike konsultasjoner, som dersom det er enighet om det kan finne sted mellom avtalepartenes luftfartsmyndigheter, skal begynne innen 90 dager fra den dag den annen avtalepart mottar slik skriftlig anmodning, med mindre annet er avtalt mellom avtalepartene.

Artikkel 17

Tvisteløsning

1. Dersom det oppstår tvist mellom avtalepartene om tolkningen eller anvendelsen av denne avtale, skal avtalepartene i første omgang forsøke å løse den gjennom forhandlinger.
2. Dersom avtalepartene ikke kommer fram til en løsning av tvisten gjennom forhandlinger, kan den henvises av dem til slik person eller slikt organ

som de måtte bli enige om, eller den skal, dersom en avtalepart ber om det, forelegges en voldgiftsdomstol med tre voldgiftsdommere til avgjørelse, og denne skal nedsettes på følgende måte:

- a) Innen 30 dager etter mottatt anmodning om voldgift skal hver avtalepart utnevne en voldgiftsdommer. En borger av en stat som kan regnes som nøytral i forhold til tvisten, og som skal opptre som leder av voldgiftsdomstolen, skal utnevnes som tredje voldgiftsdommer etter avtale mellom de to voldgiftsdommerne innen 60 dager etter at andre voldgiftsdommer er utnevnt,
 - b) Dersom en utnevning ikke er foretatt innen de tidsfrister som er fastsatt ovenfor, kan en avtalepart anmode presidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon om å foreta den nødvendige utnevning innen 30 dager. Dersom presidenten er av den oppfatning at han er borger av en stat som ikke kan regnes som nøytral i forhold til tvisten, skal den visepresident som har lengst ansiennitet og som ikke er diskvalifisert på samme grunnlag, foreta utnevningen.
3. Med unntak som bestemt heretter i denne avtale eller som på annet vis er avtalt mellom avtalepartene, skal voldgiftsdomstolen fastsette grensene for sin jurisdiksjon og etablere sin egen forretningsorden. På voldgiftsdomstolens anvisning, eller på anmodning fra en avtalepart, skal det senest 30 dager etter at den endelige voldgiftsdomstolen er nedsatt holdes et møte som skal definere nøyaktig de spørsmål som skal avgjøres ved voldgift og fastsette de prosedyrer som skal følges.
 4. Med unntak av det avtalepartene ellers måtte avtale eller som foreskrevet av voldgiftsdomstolen, skal hver avtalepart innen 45 dager etter at den endelige voldgiftsdomstolen er nedsatt, innlevere et memorandum. Svar skal være innkommet 60 dager senere. Voldgiftsdomstolen skal arrangere høring når en avtalepart ber om det, eller etter eget forgodtbefinnende, innen 30 dager etter at svar skal være innkommet.
 5. Voldgiftsdomstolen skal forsøke å gi en skriftlig avgjørelse innen 30 dager etter at høringen er avsluttet, eller, dersom det ikke avholdes høring, etter den dato da begge svar er innlevert. Avgjørelsen skal tas ved stemmefler-tall.
 6. En avtalepart kan innlevere anmodning om oppklaring av avgjørelsen innen 15 dager etter at den er mottatt, og slik oppklaring skal utsendes innen 15 dager etter slik anmodning.
 7. Voldgiftsdomstolens avgjørelse skal være bindende for avtalepartene.
 8. Hver avtalepart skal dekke omkostningene for voldgiftsdommeren den har utnevnt. Voldgiftsdomstolens andre omkostninger skal deles likt mellom avtalepartene, herunder eventuelle utgifter som presidenten eller visepresidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon har hatt ved gjennomføringen av prosedyrene i pkt. 2 litra b.
 9. Hver avtalepart skal bære sine egne omkostninger og utgifter.

Artikkel 18

Endring

Eventuelle endringer i denne avtale som avtalepartene blir enige om skal gjøres skriftlig og skal tre i kraft når de er skriftlig bekreftet av avtalepartene.

Artikkel 19

Oppsigelse

En avtalepart kan når som helst gi skriftlig varsel til den annen avtalepart om sin beslutning om å si opp denne avtale. Denne avtale skal opphøre ved midnatt (på det sted der varsel mottas) umiddelbart før ettårsdagen for den dato slik melding ble mottatt av denne annen avtalepart, med mindre slikt varsel trekkes tilbake etter avtale før utløpet av denne perioden.

Artikkel 20

Registrering hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon

Denne avtale og alle endringer skal registreres hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

Artikkel 21

Ikrafttredelse

Denne avtale skal tre i kraft på undertegningsdatoen.

Som en bekreftelse på dette har de undertegnede, som er behørig bemyndiget av sine respektive regjeringer, undertegnet denne avtale.

Utferdiget i to eksemplarer i Hong Kong den 2. dag i juni 2000 på engelsk.

For Kongeriket Norges regjering:	For Folkerepublikken Kinas spesielle administrasjonsområde Hong Kongs regjering:
Rolf W Hansen	Stephen IP Shu Kwan

Vedlegg

Ruteplaner

Del 1

Ruter som skal drives av Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper:

Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong - mellomliggende punkter - punkter i Norge - bortenforliggende punkter.

Merknader:

1. De punkter som skal betjenes på de ruter som er angitt ovenfor skal fastsettes av avtalepartene i fellesskap.
2. Det spesielle administrasjonsområde Hong Kongs utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper kan på en hvilken som helst eller alle flygninger unnlate å mellomlande på et hvilket som helst punkt på de ruter som er angitt ovenfor, og kan betjene mellomliggende punkter eller bortenforliggende punkter i hvilken som helst rekkefølge, forutsatt at den avtalte lufttrafikk på disse rutene begynner i Det spesielle administrasjonsom-

- råde Hong Kong.
3. Det må ikke tas om bord trafikk på et mellomliggende punkt eller på et bortenforliggende punkt og settes av i Norge eller omvendt, unntatt det som fra tid til annen måtte være fastsatt av avtalepartene i fellesskap.
 4. Ingen punkter på det kinesiske fastland må betjenes som et mellomliggende punkt eller et bortenforliggende punkt.

Del 2

Ruter som skal drives av Norges utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper:

Punkter i Norge - mellomliggende punkter - Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong - bortenforliggende punkter.

Merknader:

1. De punkter som skal betjenes på de ruter som er angitt ovenfor skal avgjøres i fellesskap av avtalepartene.
2. Norges utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper kan på en hvilken som helst eller alle flyginger unnlate å mellomlande på et hvilket som helst punkt på de ruter som er angitt ovenfor, og kan betjene mellomliggende punkter eller bortenforliggende punkter i hvilken som helst rekkefølge, forutsatt at den avtalte lufttrafikk på disse rutene begynner på et punkt i Norge.
3. Det må ikke tas om bord trafikk på et mellomliggende punkt eller på et bortenforliggende punkt og settes av i Det spesielle administrasjonsområde Hong Kong eller omvendt, unntatt det som fra tid til annen måtte være fastsatt av avtalepartene i fellesskap.
4. Ingen punkter på det kinesiske fastland må betjenes som et mellomliggende punkt eller et bortenforliggende punkt.

