

## AUGLÝSING

### um loftferðasamning við Bretland.

Samningur milli ríkisstjórnar Íslands og ríkisstjórnar Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands um flugþjónustu, sem gerður var í London og Reykjavík 9. og 16. desember 2020, öðlaðist gildi 1. september 2021. Samningnum var samkvæmt samkomulagi beitt til bráðabirgða fram að gildistöku.

Samkvæmt ákvæði 2. mgr. 24. gr. samningsins gengur hann framur eldri samningi milli ríkjanna um flugþjónustu frá 14. júní 1972, sbr. auglýsingu í C-deild Stjórnartíðinda nr. 7/1972.

Nýi samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

*Utanríkisráðuneytinu, 23. september 2021.*

**Guðlaugur Þór Þórðarson.**

---

*Martin Eyjólfsson.*

SAMNINGUR  
MILLI RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS OG RÍKISSTJÓRNAR  
SAMEINADADA KONUNGRÍKISINS STÓRA-BRETLANDS OG NORÐUR-ÍRLANDS  
UM FLUGÞJÓNUSTU

Ríkisstjórn Íslands („Ísland“) og ríkisstjórn Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands („Bretland“), hér á eftir nefndar „samningsaðilar“,

sem eru aðilar að samningnum um alþjóðlegt almenningflug sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944,

sem hafa hug á að gera viðbótarsamning við fyrrnefndan samning í því skyni að koma á flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvorrar um sig og áfram frá þeim,

hafa samþykkt eftirfarandi:

1. gr.

*Skilgreiningar.*

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

- a) „flugmálayfirvöld“ merkir, í tilviki Bretlands, ráðherra samgöngumála (Secretary of State for Transport) og, að því er varðar 7. gr. (Verð) þessa samnings flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs og, í tilviki Íslands, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið eða, í báðum tilvikum, hver sá aðili eða stofnun sem hefur heimild til þess að inna af hendi störf sem eru falin fyrrnefndu yfirvaldi eða sambærileg störf,
- b) „þessi samningur“ tekur til viðaukans við hann og hvers kyns breytinga á honum eða þessum samningi,
- c) „flugrekandaskírteini“ merkir skjal sem gefið er út til handa flugrekanda sem staðfestir að viðkomandi flugrekandi búi yfir faglegru getu og skipulagi til að tryggja örugga starfrækslu loftfars í þeirri flugstarfsemi sem er tilgreind á skírteininu,
- d) „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugrekandi“ og „viðkoma án viðskipta“ hafa þá merkingu, eftir því sem við á, sem tilgreind er í 96. gr. Chicago-samningsins,
- e) „flugrekandi með tilskilin leyfi“ merkir flugrekandi sem hefur fengið leyfi í samræmi við 4. gr. (Leyfi) þessa samnings,
- f) „Chicago-samningur“ merkir samningur um alþjóðlegt almenningflug sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944 og felur í sér: i. breytingar á honum sem báðir samningsaðilar hafa fullgilt og ii. hvern viðauka eða breytingu á honum sem er samþykktur eða samþykkt skv. 90. gr. samningsins, að því leyti sem slík breyting eða viðauki gilda gagnvart báðum samningsaðilum á hverjum tíma,
- g) „aðildarríki ESB“ merkir ríki sem á nú þegar eða mun eiga aðild að sáttmálanum um starfs-hætti Evrópusambandsins,
- h) „Alþjóðaflugmálastofnunin“ merkir International Civil Aviation Organization (ICAO),
- i) „verð“ merkir verð sem ber að greiða fyrir flutning farþega, farangurs og farms og þau skilyrði sem gilda um það verð, m.a. verð og skilyrði vegna umboðsaðila og annarrar aukþjónustu, að frátöldu endurgjaldi og skilyrðum vegna pósthutninga,
- j) „yfirráðasvæði“ hefur með tilliti til ríkis þá merkingu sem því er gefin í 2. gr. Chicago-samningsins,
- k) „notendagjöld“ merkir gjöld sem lögbæra yfirvaldið tekur eða heimilar að séu tekin af flugrekendum fyrir að láta þeim í té afnot af eignum eða aðstöðu á flugvelli eða afnot af flugleiðsögubúnaði (þ.m.t. aðstaða vegna yfirflugs) eða tengdri þjónustu og aðstöðu fyrir loftför, áhafnir þeirra, farþega og farm,
- l) hugtökin „samþykkt þjónusta“ og „tilgreindar leiðir“ hafa þá merkingu sem þeim eru gefin í 2. mgr. 3. gr. þessa samnings og

- m) „EES-samningurinn“ merkir samningurinn um Evrópska efnahagssvæðið sem var undirritaður í Oporto 1992, ásamt síðari lagfæringum og breytingum, og bókanir og viðaukar við hann.

## 2. gr.

*Gildissvið Chicago-samningsins.*

Ákvæði þessa samnings 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 hans 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, til að stunda alþjóðlega flugþjónustu á þeim leiðum sem tilgreindar eru í viðeigandi hluta viðaukans við þennan samning. Fyrirnefnd flugþjónusta og leiðir eru hér eftir nefndar „samþykkt flugþjónusta“ og „tilgreindar leiðir“. Flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig með tilskilin leyfi skulu njóta, meðan hann eða þeir halda uppi samþykktri flugþjónustu á tilgreindri leið, 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 viðaukanum við þennan samning, í þeim tilgangi að taka um borð og setja af farþega og farm, þ.m.t. póst.
3. Ekkert í 2. mgr. þessarar greinar telst veita flugrekendum annars samningsaðilans með tilskilin leyfi þann rétt að taka með, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega og farm, þ.m.t. póst, gegn þóknun eða leigugjaldi til annars staðar á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.
4. Geti flugrekandi annars samningsaðilans með tilskilin leyfi ekki stundað samþykktu þjónustu á hefðbundnum leiðum sínum sakir vopnaðra átaka, óróa eða framvindu af pólitískum toga eða sérstakra og óvenjulegra aðstæðna skal hinn samningsaðilinn kappkosta að auðvelda áframhaldandi rekstur slíkrar þjónustu með því að endurskipuleggja til bráðabirgða leiðir með viðeigandi hætti.

## 4. gr.

*Leyfi.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna flugrekendur til þess að starfrækja samþykktu þjónustu á hverri þeirra leiða sem eru tilgreindar og til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim. Slíka tilnefningu skal senda hinum samningsaðilanum skriflega.
2. Hinn samningsaðilinn skal, þegar hann tekur við slíkri tilnefningu og umsóknum frá viðkomandi flugrekanda í þeirri mynd og með þeim hætti sem mælt er fyrir um vegna rekstrarleyfa og tækni-leyfa, veita viðeigandi leyfi og heimildir án tafar, að því tilskildu:
  - a) í tilviki flugrekanda sem Bretland hefur tilnefnt:
    - i. að hann hafi staðfestu á yfirráðasvæði Bretlands og hafi leyfi samkvæmt gildandi lögum Bretlands og
    - ii. að virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum sé framkvæmt og því viðhaldið af hálfu ríkis sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans og að viðkomandi flugmálayfirvöld séu tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni og
    - iii. að hann sé í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, og lúti virkum yfirráðum Bretlands og/eða aðildarríkja ESB og/eða ríkja sem eiga aðild að Fríverslunarsamtökum Evrópu, EFTA, og/eða ríkisborgara þessara ríkja og
  - b) í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:

- i. að hann hafi staðfestu á íslensku yferráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og hafi gilt rekstrarleyfi í samræmi við landslög sem eru sett í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og
  - ii. að virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum sé framkvæmt og því viðhaldið af hálfu ríkis sem á aðild að Evrópska efnahagssvæðinu sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans og að viðkomandi flugmálayfirvöld séu tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni og
  - iii. að hann sé í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, eða lúti virkum yferráðum ríkja sem eiga aðild að Evrópska efnahagssvæðinu og/eða ríkisborgara aðildarríkja að Evrópska efnahagssvæðinu og
  - c) að tilnefndur flugrekandi sé hæfur til að uppfylla skilyrði sem lög og reglur mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvíkjandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu.
3. Þegar flugrekandi hefur fengið tilskilin leyfi með þessum hætti er honum heimilt að hefja rekstur samþykkrar þjónustu, að því tilskildu að hann uppfylli viðeigandi ákvæði þessa samnings.

## 5. gr.

*Afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfa.*

1. Samningsaðila er heimilt að afturkalla, fella niður tímabundið eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt:
- a) ef, í tilviki flugrekanda sem Bretland hefur tilnefnt:
    - i. hann hefur ekki staðfestu á yferráðasvæði Bretlands eða hefur ekki rekstrarleyfi samkvæmt gildandi lögum í Bretlandi eða
    - ii. það ríki sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans framkvæmir ekki eða viðheldur virku opinberu eftirliti með flugrekandanum eða
    - iii. hann er ekki í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, eða lýtur ekki virkum yferráðum Bretlands og/eða aðildarríkja ESB og/eða ríkja sem eiga aðild að Friverslunarsamtökum Evrópu og/eða ríkisborgara þessara ríkja,
  - b) ef, í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
    - i. hann hefur ekki staðfestu á íslensku yferráðasvæði í samræmi við EES-samninginn eða hefur ekki gilt rekstrarleyfi í samræmi við landslög sem eru sett í samræmi við EES-samninginn eða
    - ii. virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum er ekki framkvæmt eða því ekki viðhaldið af hálfu aðildarríkis að Evrópska efnahagssvæðinu sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans eða viðkomandi flugmálayfirvald er ekki tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni eða
    - iii. hann er ekki í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, eða lýtur ekki virkum yferráðum aðildarríkis að Evrópska efnahagssvæðinu og/eða ríkisborgara aðildarríkja að Evrópska efnahagssvæðinu eða
  - c) í þeim tilvikum þegar flugrekandinn fer ekki að lögum og reglum sem samningsaðilinn, sem veitir þessi réttindi, beitir að jafnaði og með sanngjörnum hætti eða
  - d) ef flugrekandinn stundar ekki með öðrum hætti rekstur sinn í samræmi við þau skilyrði sem mælt er fyrir um í þessum samningi eða
  - e) þegar samningsaðili hefur ákvarðað (ef samráð skv. 9. mgr. 6. gr. (Sanngjörn samkeppni) hefur ekki leitt til fullnægjandi niðurstöðu) að ákvæðum 6. gr. (Sanngjörn samkeppni) þessa samnings hafi ekki verið fylgt eða
  - f) ef samningsaðili hefur ákvarðað að hinn samningsaðilinn eða flugrekandi hafi ekki fylgt ákvæðum 9. gr. (Flugöryggi) þessa samnings eða
  - g) ef samningsaðili ákvarðar að réttlæta megi slíka aðgerð í ljósi víðtækari verndarsjónarmiða eða
  - h) í því tilviki þegar hinn samningsaðilinn lætur hjá líða að grípa til viðeigandi aðgerða til að bæta öryggi í samræmi við 2. mgr. 10. gr. (Öryggi) þessa samnings eða
  - i) í samræmi við 6. mgr. 10. gr. (Öryggi) þessa samnings.

2. Ef tafarlaus afturköllun, tímabundin niðurfelling eða ákvörðun þeirra skilyrða sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglum skal aðeins nýta slíkan rétt að undangengnu samráði við hinn samningsaðilann.
3. Samningsaðili, sem nýtir sér réttindi skv. 1. mgr. þessarar greinar, skal tilkynna hinum samningsaðilanum skriflega eins fljótt og verða má um ástæður fyrir synjun, tímabundinni niðurfellingu eða takmörkun á rekstrarleyfi eða tæknileyfi.
4. Þegar samningsaðilarnir nýta sér réttindi skv. 1. mgr. þessarar greinar skulu þeir ekki mismuna flugrekendum á grundvelli ríkisfangs.
5. Þessi grein takmarkar ekki rétt samningsaðila til þess að afturkalla, fella tímabundið niður eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda hins samningsaðilans í samræmi við ákvæði 9. gr. (Flugvernd) þessa samnings.

## 6. gr.

*Samngjörn samkeppni.*

1. Flugrekendur beggja samningsaðila með tilskilin leyfi skulu hafa samngjörn og jöfn tækifæri til að keppa um að starfrækja samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverjum flugrekanda með tilskilin leyfi að ákvarða þá ferðatíðni og flutningsgetu í alþjóðlegri flugþjónustu sem hann býður fram í samræmi við samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum. Hvorugur samningsaðilanna skal, að teknu tilliti til þessa réttar, takmarka einhliða umferð, ferðatíðni eða hversu reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara flugrekendur hins samningsaðilans með tilskilin leyfi starfrækja nema að því marki sem kann að verða krafist af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd samkvæmt samhljóða skilyrðum sem eru í samræmi við 15. gr. Chicago-samningsins.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfur á hendur flugrekendum hins samningsaðilans með tilskilin leyfi um fyrsta höfnunarrétt, lyftihlutfall, þægðarfé eða aðrar kröfur sem varða flutningsgetu, ferðatíðni eða flutning og myndu brjóta í bága við markmið þessa samnings.
4. Hvorugur samningsaðilanna getur gert kröfu um að flugrekendur hins samningsaðilans leggi inn áætlanir eða rekstraráætlanir til samþykkis nema slíks sé krafist án mismununar til þess að uppfylla þau samhljóða skilyrði sem eru fyrirséð skv. 2. mgr. þessarar greinar. Ef samningsaðili gerir kröfu um innlagningu í upplýsingaskyni skal hann halda í lágmarki stjórnsýslubyrði á milli-liði í flugþjónustu og á flugrekendur hins samningsaðilans vegna innlagningarkrafna og -verklags.
5. Hvorugur samningsaðilanna skal leyfa flugrekanda eða flugrekendum sínum með tilskilin leyfi, annaðhvort ásamt öðrum flugrekanda eða flugrekendum eða án annarra, að misnota markaðsstyrk með þeim hætti að það hafi eða sé líklegt til að hafa eða eigi að hafa þau áhrif að veikja alvarlega stöðu samkeppnisaðila á tiltekinni leið eða útiloka samkeppnisaðila frá henni.
6. Hvorugur samningsaðilinn skal láta í té eða heimila ríkisstyrki eða -stuðning til handa flugrekanda eða flugrekendum sínum með tilskilin leyfi með þeim hætti að það hafi neikvæð áhrif á samngjörn og jöfn tækifæri flugrekanda hins samningsaðilans til að keppa um veitingu alþjóðlegrar flugþjónustu.
7. Með ríkisstyrk eða -stuðningi er átt við stuðning sem ríkið, eða opinber aðili eða einkaaðili sem ríkið tilnefnir eða ræður yfir, lætur í té á grundvelli mismununar með beinum eða óbeinum hætti í þágu flugrekanda með tilskilin leyfi. Án takmarkana getur þetta vísað til þess að jafna rekstrartap, láta í té fjármagn, veita óafturkræfa styrki eða lán með sérstökum skilmálum, veita fjárhagslegan ávinning með því að sleppa hagnaði eða endurheimt fjárhæða til greiðslu, sleppa eðlilegum ágóða af opinberum fjármunum sem eru notaðir, skattaundanþága, bóta vegna fjárhagslegra byrða sem opinber yfirvöld leggja á eða ósamngjarns aðgangs að flugaðstöðu, eldsneyti eða annarri aðstöðu sem er nauðsynleg vegna eðlilegs reksturs flugþjónustu.
8. Þegar samningsaðili lætur flugrekanda með tilskilin leyfi í té ríkisstyrk eða -stuðning vegna þjónustu sem er rekin samkvæmt þessum samningi skal hann krefjast þess að flugrekandinn geri grein fyrir styrknum eða stuðningnum sérstaklega og með skýrum hætti í bókhaldi sínu.
9. Ef samningsaðili telur að flugrekendur hans með tilskilin leyfi hafi sætt óréttlátri eða ósamngjarnri meðferð eða að styrkir eða að stuðningur, sem hinn samningsaðilinn íhugar að veita eða veitir

flugrekendum sínum, hafi eða myndi hafa neikvæð áhrif á sanngjörn og jöfn tækifæri flugrekenda hans til að keppa um veitingu alþjóðlegrar flugþjónustu getur hann farið fram á samráð og gert hinum samningsaðilum grein fyrir því hvaða ástæður liggja að baki óánægju hans. Halda skal samráðið innan 30 daga frá viðtöku beiðni þar um nema samningsaðilarnir komi sér saman um annað.

## 7. gr.

*Verð.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila hverjum flugrekanda með tilskilin leyfi frjálssa verðlagningu alþjóðlegrar flugþjónustu á grundvelli frjálstrar samkeppni. Hvorugur samningsaðilanna skal krefjast þess að flugrekendur hans hafi samráð við aðra flugrekendur um það verð sem þeir setja upp eða hyggjast innheimta vegna þjónustu samkvæmt þessum samningi.
2. Samningsaðilarnir skulu ekki krefjast þess að verð verði send eða tilkynnt til flugmálayfirvalda.

## 8. gr.

*Tollar og gjöld.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal undanþiggja, með gagnkvæmum hætti og að því marki sem landslög hans heimila, tilnefndan flugrekanda hins samningsaðilans tollum, vörugjöldum, skoðunargjöldum og öðrum innlendum tollum og gjöldum, sem lögð eru á loftför, eldsneyti, smurólíur, einnota tæknibirgðir, varahluti, þ.m.t. hreyfla, venjulegan búnað loftfars, aðföng loftfars (þ.m.t. en þó ekki eingöngu matur, drykkir og áfengi, tóbak og aðrar vörur til sölu eða sem nota á einvörðungu í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við það) og aðra hluti, t.d. birgðir prentaðra farseðla, farmbréf, prentað efni, sem ber áprentað merki viðkomandi félags, og venjulegt kynningarefni, sem tilnefndur flugrekandi dreifir án endurgjalds, sem nota á eða einungis eru notuð í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við loftfar tilnefnds flugrekanda fyrrnefnds hins samningsaðila sem rekur samþykktu þjónustu.
2. Undanþágurnar, sem eru veittar samkvæmt þessari grein, gilda um þá hluti sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar:
  - a) sem tilnefndur flugrekandi hins samningsaðilans kemur með, eða komið er með fyrir hans hönd, inn á yferráðasvæði samningsaðilans,
  - b) sem geymdir eru um borð í loftfari tilnefnds flugrekanda annars samningsaðilans þegar það kemur inn á eða fer frá yferráðasvæði hins samningsaðilans eða
  - c) sem fluttir eru um borð í loftfar tilnefnds flugrekanda annars samningsaðilans á yferráðasvæði hins samningsaðilans og ætlaðir eru til notkunar í rekstri samþykktu þjónustunnar, hvort sem slíkir hlutir eru notaðir eða þeirra neytt í heild sinni eða ekki innan yferráðasvæðis samningsaðilans, sem veitir undanþáguna, að því tilskildu að slíkir hlutir skipti ekki um eigendur á yferráðasvæði fyrrnefnds samningsaðila.
3. Aðeins er heimilt að afferma venjulegan búnað loftfars, ásamt því efni og birgðum sem venjulega eru um borð í loftfari tilnefnds flugrekanda annars hvors samningsaðilanna, á yferráðasvæði hins samningsaðilans með samþykki tolyfyrvalda á því yferráðasvæði. Í því tilviki má færa þau undir eftirlit fyrrnefndra yfirvalda þar til þau eru flutt úr landi á ný eða þeim ráðstafað með öðrum hætti í samræmi við tollareglur.
4. Þær undanþágur sem kveðið er á um í þessari grein gilda einnig þegar tilnefndur flugrekandi annars samningsaðilans hefur gert samkomulag við aðra flugrekendur um lán eða flutning á yferráðasvæði hins samningsaðilans á þeim hlutum sem tilgreindir eru í 1. og 2. mgr. þessarar greinar, enda njóti aðrir flugrekendur slíkra undanþága frá hinum samningsaðilanum með svipuðum hætti.
5. Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að samningsaðili leggi á, án mismununar, skatta, álögur, tolla, greiðslur eða gjöld á eldsneyti sem er afhent á yferráðasvæði hans til nota í loftfari flugrekanda sem stundar flugrekstur milli tveggja staða á yferráðasvæði hans.

## 9. gr.

*Flugvernd.*

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, að gagnkvæm skylda þeirra til að vernda almenningsflug gegn ólögmati athæfi sé órjúfanlegur þáttur þessa samnings. Samningsaðilarnir skulu einkum, án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögprot og aðra verknaði í loftförum, sem var undirritaður í Tókýó 14. september 1963, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var undirritaður í Haag 16. desember 1970, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólögmatar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var undirritaður í Montreal 23. september 1971, ákvæði Montreal-viðbótarbókunarinnar til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem var undirrituð í Montreal 24. febrúar 1988, ákvæði samningsins um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau, sem var undirritaður í Montreal 1. mars 1991, og aðra samninga um flugvernd sem samningsaðilar eru bundnir af.
2. Samningsaðilarnir skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem nauðsynleg er til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar aðgerðir sem teljast ólögmat athæfi og er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og takast á við sérhverja aðra ógn við flugvernd í almenningsflugi.
3. Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum aðgerðum sem eru ólögmat athæfi og er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvor annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða hættu á slíkum atburðum á skjótan og öruggan hátt.
4. Hvor samningsaðili um sig skal gera þær ráðstafanir sem hann kann að telja raunhæfar til þess að tryggja að loftfari hins samningsaðilans, sem er andlag ólöglegrar töku eða annarra ólögmatra aðgerða og hefur lent á yferráðasvæði hans, sé haldið á jörðu niðri nema brottför þess sé nauðsynleg sakir þeirrar forgangsskyldu að vernda mannlíf. Ætíð þegar slíkt er framkvæmanlegt skulu fyrrnefndar ráðstafanir gerðar á grundvelli gagnkvæms samráðs.
5. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sínum, haga athöfnum sínum í samræmi við flugverndarákvæði sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreind sem viðaukar við Chicago-samninginn, að svo miklu leyti sem slík verndarákvæði eiga við um samningsaðilana. Hvor samningsaðili um sig skal krefjast þess að flugrekendur hans og rekstraraðilar flugvalla á yferráðasvæði hans hagi athöfnum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði.
6. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að gera þá kröfu til flugrekenda sinna að þeir virði þau flugverndarákvæði sem um getur í 5. mgr. þessarar greinar eins og hinn samningsaðilinn gerir kröfu um vegna komu inn á yferráðasvæði hans. Við brottför eða veru á yferráðasvæði hins samningsaðilans er gerð sú krafa að flugrekendur virði flugverndarákvæði í samræmi við gildandi lög þess samningsaðila. Hvor samningsaðili um sig skal tryggja að fullnægjandi verndarráðstöfunum sé beitt með skilvirkum hætti á yferráðasvæði hans til að vernda loftfarið og skoða gaumgæfilega farþega, áhafnir, handfarangur, farangur, farm og aðföng loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram, og að verndarráðstafanir séu aðlagðar til að takast á við vaxandi ógn við flugvernd í almenningsflugi, eftir því sem við á. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að virða verði þau verndarákvæði sem hinn samningsaðilinn gerir kröfu um við brottför frá eða veru á yferráðasvæði sínu. Hvor samningsaðili um sig skal einnig taka til vinsamlegrar athugunar allar óskir hins samningsaðilans um réttmætar og sérstakar verndarráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógn.
7. Hvor samningsaðili um sig skal hafa til reiðu fyrir hinn samningsaðilann, að fenginni beiðni hans, niðurstöður úr úttektum á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og aðgerðir til úrbóta af hálfu þess ríkis þar sem úttektin fer fram, með fyrirvara um gagnkvæmt samkomulag um viðeigandi fyrirkomulag til að tryggja miðlun, notkun, geymslu og eyðingu slíkra upplýsinga.
8. Hvor samningsaðili um sig skal einnig taka til velviljaðrar athugunar beiðni frá hinum samningsaðilanum um að koma á gagnkvæmri stjórnsýslutilhögum þar sem flugmálayfirvöld samningsaðila

geta framkvæmt eigið mat á verndarráðstöfunum á yfirráðasvæði hins samningsaðilans í tengslum við flug á leið inn á yfirráðasvæði þess samningsaðila sem lagði beiðnina fram.

9. Með fullu tilliti til og gagnkvæmri virðingu samningsaðila fyrir fullveldi hvors annars getur samningsaðili samþykkt verndarráðstafanir vegna komu inn á yfirráðasvæði hans. Sá samningsaðili skal, þegar unnt er, hafa hliðsjón af þeim verndarráðstöfunum sem hinn samningsaðilinn hefur þegar gert og þeim sjónarmiðun sem hinn samningsaðilinn kann að setja fram. Hvor samningsaðili um sig viðurkennir þó að ekkert í þessari grein takmarkar rétt samningsaðila til að synja komu flugs inn á yfirráðasvæði hans sem hann telur að muni ógna öryggi landsins.
10. Samningsaðili getur gripið til neyðarráðstafana til að mæta tiltekinni öryggisógn. Tilkynna skal hinum samningsaðilum um slíkar ráðstafanir án tafar.
11. Með fyrirvara um nauðsyn þess að grípa án tafar til aðgerða til þess að vernda samgönguöryggi áréttu samningsaðilarnir að þegar verið er að skoða verndarráðstafanir skuli samningsaðili meta möguleg neikvæð áhrif á alþjóðlega flugþjónustu og skal, nema lög takmarki slíkt, líta til þessara þátta þegar hann ákveður hvaða ráðstafanir teljast nauðsynlegar og viðeigandi til að takast á við þessi verndarsjónarmið.
12. Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er farið fram á samráð um verndarviðmiðanir sem hinn samningsaðilinn hefur samþykkt. Samráð þetta skal fara fram innan 30 daga frá því að fyrrnefnd beiðni er lögð fram. Hafi samningsaðili gildar ástæður til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar getur fyrrnefndur samningsaðili óskað eftir því að fram fari samráð við flugmálayfirvöld hins samningsaðilans þegar í stað. Ef ekki næst viðunandi niðurstaða innan 15 daga frá því að slík beiðni er lögð fram skal það teljast næg ástæða til að afturkalla, fella niður tímabundið eða takmarka rekstrarleyfi og tæknileyfi flugrekanda eða flugrekanda hins samningsaðilans. Ef neyðarástand skapast getur samningsaðili gripið til bráðabirgðaaðgerða áður en 15 dagar eru liðnir. Jafnhliða því að hinn samningsaðilinn uppfyllir verndarákvæði þessarar greinar skal öllum aðgerðum, sem gripið er til í samræmi við þessa málsgrein, hætt.

#### 10. gr.

##### *Flugöryggi.*

1. Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir á hverju því sviði sem varðar áhafnir og loftför eða starfrækslu þeirra sem hinn samningsaðilinn hefur samþykkt. Samráð þetta skal fara fram innan 30 daga frá því að fyrrnefnd beiðni er lögð fram.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkt samráð, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki og beiti öryggisviðmiðunum með skilvirkum hætti á fyrrnefndum sviðum, sem jafngilda a.m.k. þeim lágmarksviðmiðunum sem þá var komið á samkvæmt Chicago-samningnum, skal fyrrnefndi samningsaðilinn tilkynna hinum samningsaðilanum um þá niðurstöðu og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla fyrrnefndar viðmiðanir og skal þá hinn samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar. Ef hinn samningsaðilinn grípur ekki til viðeigandi aðgerða innan 15 daga eða lengri frests, sem kann að verða samþykktur, skal það teljast næg ástæða til að beita h-lið 1. gr. (Afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfa) þessa samnings.
3. Með fyrirvara um þær skuldbindingar, sem um getur í 16. og 33. gr. Chicago-samningsins, er samþykkt að framkvæma megi skoðun (vísad er til „skoðunar á hlaði“ í þessari grein) á hverju því loftfari, sem flugrekandi eða flugrekendur samningsaðila starfrækja eða er starfrækt samkvæmt leigusamkomulagi á hans eða þeirra vegum og er í förum til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, og að viðurkenndir fulltrúar hins samningsaðilans megi annast framkvæmd hennar um borð og umhverfis loftfarið í því skyni að kanna bæði gildi skjala loftfarsins og áhafnar þess og sýnilegt ástand loftfarsins og búnaðar þess, að því tilskildu skoðunin valdi ekki óeðlilegum töfum.
4. Gefi slík skoðun á hlaði eða röð skoðana á hlaði tilefni til:
  - a) alvarlegra áhyggna yfir því að loftfar eða starfræksla loftfars uppfylli ekki þær lágmarksviðmiðanir sem settar eru fram á þeim tíma samkvæmt Chicago-samningnum eða



- b) alvarlegra áhyggna yfir því að skilvirku viðhaldi og öryggisviðmiðunum, sem settar eru fram á þeim tíma samkvæmt Chicago-samningnum, sé ekki sinnt sem skyldi, skal samningsaðilanum sem framkvæmir skoðunina, að því er varðar 33. gr. Chicago-samningsins, vera frjálst að álykta að þær kröfur, sem voru forsendur fyrir útgáfu eða staðfestingu á gildi vottorða, skírteina eða leyfa vegna fyrrnefnds loftfars eða áhafnar þess, eða að þær kröfur, sem eru forsendur fyrir starfrækslu fyrrnefnds loftfars, jafngildi ekki þeim lágmarksviðmiðunum sem gilda samkvæmt Chicago-samningnum eða gangi ekki lengra en þær.
5. Í því tilviki að fulltrúi flugrekanda eða flugrekenda samningsaðila synjar um aðgang til þess að framkvæma skoðun loftfars á hlaði, í samræmi við 3. mgr. hér að framan, sem flugrekandinn eða flugrekendurnir starfrækja, skal hinum samningsaðilanum vera frjálst að láta í ljósi alvarlegar áhyggjur af því tagi sem um getur í 4. mgr. þessarar greinar og komast að þeirri niðurstöðu sem um getur í þeirri málsgrein.
6. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að fella tímabundið niður eða breyta rekstrarleyfi flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans tafarlaust dragi fyrstnefndi samningsaðilinn þá ályktun, hvort sem er vegna niðurstöðu skoðunar á hlaði, raðar skoðana á hlaði, synjunar um aðgang vegna skoðunar á hlaði, samráðs eða annars, að nauðsynlegt sé að grípa til tafarlausra aðgerða til að tryggja vernd í flugrekstri.
7. Aðgerð, sem samningsaðili grípur til í samræmi við 2. eða 6. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir henni eru ekki lengur til staðar.

## 11. gr.

*Sameiginleg flugnúmer.*

Flugrekandi eða flugrekendur með tilskilin leyfi geta tekið upp, með fyrirvara um viðeigandi lög og reglur á sviði samkeppni, fyrirkomulag við sameiginleg flugnúmer með öðrum flugrekanda eða flugrekendum, að því tilskildu að:

- a) hvert flug, sem er hluti af þjónustu sem fellur undir fyrirkomulagið, sé á vegum flugrekanda sem hefur rétt til að starfrækja flugið og
- b) að því er hvern seldan farmiða varðar, að kaupandinn fái við söluna upplýsingar um hvaða flugrekandi reki hvern hluta þjónustunnar.

## 12. gr.

*Leiga.*

1. Flugrekendur samningsaðilanna með tilskilin leyfi skulu hafa rétt til að starfrækja samþykktu þjónustuna á tilgreindu leiðunum með því að nota loftfar (eða loftfar og áhöfn) sem er leigt af félagi, þ.m.t. öðrum flugrekendum, með fyrirvara um að þeir hafi fengið leyfi flugmálayfirvalda í ríkjum beggja samningsaðila til að nota loftfarið á þeim grundvelli.
2. Til þess að nota loftfar á leigugrundvelli í samræmi við 1. mgr. þessarar greinar skal þess einnig krafist að flugrekendur með tilskilin leyfi uppfylli þau skilyrði sem mælt er fyrir um í lögum og reglum sem samningsaðilarnir beita almennt að því er varðar rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu.

## 13. gr.

*Flugafgreiðsla.*

Sérhver flugrekandi með tilskilin leyfi skal, með fyrirvara um lög og reglur hvors samningsaðila um sig, hafa rétt til að sjá um rekstur eigin flugafgreiðslu á yferráðasvæði hins samningsaðilans („eigin afgreiðsla“) eða, að eigin vali, rétt til að velja úr hópi þeirra sem keppa um að bjóða fram flugafgreiðslu að hluta eða að öllu leyti. Takmarki eða útiloki fyrrnefnd lög og reglur eigin afgreiðslu og sé engin virk samkeppni milli þjónustuveitenda á sviði flugafgreiðslu skal sérhver flugrekandi með tilskilin leyfi hafa, án mismununar, aðgang að eigin afgreiðslu og þjónustu á sviði flugafgreiðslu sem þjónustuveitandi eða þjónustuveitendur bjóða fram.

## 14. gr.

*Yfirfærsla tekna.*

Sérhver flugrekandi með tilskilin leyfi má, þegar þess er krafist, skipta tekjum, sem aflað er og eru umfram fjárhæðir á staðnum sem þar eru greiddar, í annan gjaldmiðil og yfirfæra til lands að eigin vali. Heimila skal þegar í stað gjaldeyrisskipti og yfirfærslu slíkra tekna án takmarkana á því gengi sem gildir þegar umræddar tekjur eru lagðar fram til gjaldeyrisskipta og yfirfærslu og skulu þau ekki vera gjaldskyld umfram venjuleg gjöld sem bankar eða aðrar fjármálastofnanir taka fyrir slík gjaldeyrisskipti og yfirfærslur.

## 15. gr.

*Fulltrúar flugrekenda og sala.*

Flugrekandi með tilskilin leyfi getur:

- a) í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu flutt inn og haft á yfirráðasvæði hins samningsaðilans starfsmenn sem vinna við stjórnun, tækniþjónustu og rekstur og aðra sérhæfða starfsmenn sem flugrekandinn telur að líta megi á sem nauðsynlega til þess að unnt sé að veita alþjóðlega flugþjónustu,
- b) nýtt sér þjónustu og starfsfólk annarrar stofnunar, félags eða flugrekanda sem stundar rekstur á yfirráðasvæði hins samningsaðilans,
- c) opnað skrifstofur á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og
- d) selt og markaðssett alþjóðlega flugþjónustu og stoðþjónustu á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, annaðhvort með beinum hætti eða fyrir milligöngu umboðsaðila eða milliliða sem flugrekandinn tilnefnir. Flugrekandinn getur selt og hverjum sem er skal frjálst að kaupa þá flutninga og stoðþjónustu með gjaldmiðli viðkomandi lands eða öðrum auðskiptanlegum gjaldmiðli.

## 16. gr.

*Notendagjöld.*

1. Notendagjöld, sem lögbærum yfirvöldum eða stofnunum hvors samningsaðila um sig er heimilt að leggja á flugrekendur hins samningsaðilans, skulu vera réttlát, sanngjörn, ekki mismuna á óréttmætan hátt og þeim skal skipt jafnt á milli notendaflokka. Slík notendagjöld skulu lögð á flugrekendur hins samningsaðilans með skilmálum sem eru ekki óhagstæðari en hagstæðustu skilmálar sem bjóðast öðrum flugrekendum á þeim tíma sem gjöldin eru lögð á.
2. Notendagjöld, sem lögð eru á flugrekendur hins samningsaðilans, mega endurspeгла, en ekki fara yfir, þann heildarkostnað sem lögbær yfirvöld eða stofnanir fyrri samningsaðilans hafa af því að láta í té viðeigandi en þó ekki óhóflega aðstöðu og þjónustu á flugvöllum, vegna umhverfisverndar flugvalla, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Gjöldin geta falið í sér hæfilegan arð af eignum. Aðstaða og þjónusta, sem gjöldin eru greidd fyrir, skulu láttnar í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.
3. Hvor samningsaðili um sig skal gera sitt ítrasta til að tryggja að fram fari samráð milli lögbærra yfirvalda eða stofnana á yfirráðasvæði þeirra og þeirra flugrekenda sem nota þjónustu og aðstöðu og að fyrrnefnd yfirvöld eða stofnanir og flugrekendur skiptist á upplýsingum sem kunna að vera nauðsynlegar til að unnt sé að skoða nákvæmlega réttmæti gjaldanna í samræmi við meginreglurnar í 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Hvor samningsaðili um sig skal gera sitt ítrasta til að tryggja að lögbær yfirvöld láti notendum í té tillögur að breytingum á notendagjöldum með hæfilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður.
4. Hvorugur samningsaðilanna skal teljast hafa brotið gegn ákvæði þessarar greinar nema:
  - a) hann hafi látið hjá líða að endurskoða eða að fá óháðan aðila til að endurskoða, innan hæfilegs tíma, gjöld eða framkvæmd sem hinn samningsaðilinn hefur gert að umkvörtunarefni eða
  - b) hann hafi látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi eru, til að leiðrétta gjöld eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki þessari grein.

## 17. gr.

*Samþættir flutningar.*

Flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa heimild til nota, í tengslum við alþjóðlega flugþjónustu, hvers kyns samþætta flutninga til og frá stöðum á yfirráðasvæðum samningsaðilanna eða þriðju landa. Flugrekendur geta kosið að sjá sjálfir um samþætta flutninga eða sjá fyrir slíkum flutningum með því að gera samkomulag um þá, m.a. um sameiginleg flugnúmer, við aðra flutningsaðila. Þjóða má slíka samþætta flutninga sem þjónustu á leiðarenda og á heildarverði fyrir bæði flutninga í lofti og samþætta flutninga, að því tilskildu að farþegar og sendendur séu upplýstir um viðkomandi flutningsaðila.

## 18. gr.

*Umhverfisvernd.*

1. Samningsaðilarnir styðja við nauðsyn þess að vernda umhverfið með því að efla sjálfbæra þróun í flugi.
2. Þegar ráðstöfunum í umhverfismálum er komið á skal fylgja þeim umhverfisstöðlum vegna flugs sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt í viðaukum við Chicago-samninginn nema frávik hafi verið skráð.
3. Ekki skal líta svo á að neitt í þessum samningi takmarki heimild lögbærra yfirvalda samningsaðila til að gera allar viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir eða takast á annan hátt á við umhverfisáhrif af flugþjónustu, að því tilskildu að slíkar ráðstafanir sé í fullu samræmi við réttindi þeirra og skyldur samkvæmt alþjóðalögum og sé beitt án tillits til ríkisfangs.

## 19. gr.

*Samráð.*

Hvor samningsaðili sem er getur hvenær sem er farið fram á samráð um framkvæmd, túlkun eða beitingu samnings þessa eða breytingar á honum í samræmi við samninginn. Samráðið, sem getur farið fram milli flugmálayfirvalda, skal hefjast innan 60 daga frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitir skriflegri beiðni viðtöku nema samningsaðilarnir komi sér saman um annað.

## 20. gr.

*Lausn deilumála.*

1. Komi upp deilur milli samningsaðilanna um túlkun eða beitingu þessa samnings skulu þeir fyrst leitast við að leysa þær 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 eða, að beiðni samningsaðila, vísað deilunni til úrskurðar 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 sem þriðja gerðarmanninn og skal sá sitja í forsæti dómsins;
  - b) samningsaðili getur, hafi ekki verið gengið frá skipun innan þeirra tímamarka sem tilgreind eru hér að framan, farið þess á leit við forseta Alþjóðadómstólsins að hann annist þá skipun sem nauðsynleg er innan 30 daga. Ef forsetinn hefur ríkisfang hjá öðrum samningsaðilanum skal varaforsetinn annast skipunina. Ef varaforsetinn er ríkisborgari annars hvors samningsaðilans skal þess farið á leit við þann dómara Alþjóðadómstólsins, sem gengur næst að starfsaldri og ekki er ríkisborgari annars hvors samningsaðilans, að hann annist skipunina.
3. Gerðardómurinn skal, með fyrirvara um ákvæði þessarar greinar hér á eftir eða ákvörðun samningsaðilanna um annað, ákvarða hver lögsaga hans er og setja sér starfsreglur. Halda ber þing, að fyrir mælum dómsins eða að beiðni annars hvors samningsaðilanna 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 efna til skýrslutöku, að beiðni samningsaðila eða að eigin ákvörðun, innan 30 daga frá því að svör eiga að hafa borist.

5. Dómurinn skal leitast við að leggja fram skriflegan úrskurð innan 30 daga frá því að skýrslutöku er lokið eða, ef ekki er um skýrslutöku að ræða, innan 30 daga frá því að svör beggja samningsaðila hafa verið borin fram. Meirihluti atkvæða ræður niðurstöðu gerðardóms.
6. Samningsaðilar geta óskað eftir skýringum á úrskurði dómsins innan 15 daga frá því að honum er veitt viðtaka og skulu skýringar gefnar innan 15 daga frá því að beiðni þess efnis er lögð fram.
7. Úrskurður gerðardómsins skal vera endanlegur og bindandi fyrir samningsaðilana.
8. Hvor samningsaðili um sig skal bera kostnað vegna þess gerðarmanns sem hann skipar. Öðrum útgjöldum dómsins skal skipta jafnt á milli samningsaðilanna, m.a. útgjöldum sem forseti, varaforseti eða dómari við Alþjóðadómstóllinn stofnar til vegna þeirrar málsmeðferðar er um getur í b-lið 2. mgr. þessarar greinar.

21. gr.

*Breytingar.*

Samningsaðilarnir skulu samþykkja að gera breytingar á þessum samningi með orðsendingaskiptum.

22. gr.

*Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.*

Senda skal Alþjóðaflugmálastofnuninni þennan samning og breytingar á honum til skráningar.

23. gr.

*Uppsögn.*

Samningsaðili getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega um þá ákvörðun sína að segja þessum samningi upp. Senda skal Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu á sama tíma. Samningur þessi fellur úr gildi (á viðtökustað tilkynningarinnar) á miðnætti aðfaranótt þess dags þegar ár er liðið frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitti tilkynningunni viðtöku nema tilkynningin sé dregin til baka með samkomulagi áður en sá tími er liðinn. Staðfesti hinn samningsaðilinn ekki móttöku skal litið svo á að tilkynningunni hafi verið veitt viðtaka 14 dögum eftir að Alþjóðaflugmálastofnunin tekur við henni.

24. gr.

*Gildistaka.*

1. Samningur þessi öðlast gildi á þeim degi sem ber upp síðar:
  - a) þegar EES-samningurinn hættir að gilda um Bretland og
  - b) þegar seinni tilkynningin berst þar sem samningsaðilarnir tilkynna hvor öðrum um að þeir hafi uppfyllt lagaskilyrði sín og lokið málsmeðferð.
2. Samningur þessi gengur framur samningi ríkisstjórnar Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands og ríkisstjórnar Íslands um flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvorrar um sig og áfram frá þeim, sem var undirritaður 14. júní 1972.

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

Gjört í London og Reykjavík 9. desember og 16. desember 2020 í tveimur frumritum á ensku og íslensku og eru báðir textarnir jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands:

Guðlaugur Þór Þórðarsson

Fyrir hönd ríkisstjórnar Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands:

Robert Courts MP

VIÐAUKI  
**Leiðaskrá**

**1. þáttur**

Leiðir sem flugrekandi eða flugrekendur Bretlands með tilskilin leyfi munu starfa á:  
Komustaðir á, brottfararstaðir frá og staðir innan yfirráðasvæðis Íslands.

ATHUGASEMDIR:

1. Með fyrirvara um samkomulag sem flugmálayfirvöld samningsaðilanna kunna að ákveða í sameiningu að gera með sér öðru hverju má sækja farþega og vörur (m.a. hvers kyns farþega og vörur í viðdvöl):
  - a) á stað á yfirráðasvæði Bretlands og flytja til staðar á yfirráðasvæði Íslands og öfugt,
  - b) á stað utan yfirráðasvæðis Bretlands og flytja til staðar á yfirráðasvæði Íslands og öfugt,
  - c) á stað á yfirráðasvæði Íslands og flytja til annars staðar á yfirráðasvæði Íslands.

**2. þáttur**

Leiðir sem flugrekandi eða flugrekendur Íslands með tilskilin leyfi munu starfa á:  
Komustaðir á, brottfararstaðir frá og staðir innan yfirráðasvæðis Bretlands.

ATHUGASEMDIR:

1. Með fyrirvara um samkomulag sem flugmálayfirvöld samningsaðilanna kunna að ákveða í sameiningu að gera með sér öðru hverju má sækja farþega og vörur (m.a. hvers kyns farþega og vörur í viðdvöl):
  - a) á stað á yfirráðasvæði Íslands og flytja til staðar á yfirráðasvæði Bretlands og öfugt,
  - b) á stað utan yfirráðasvæðis Íslands og flytja til staðar á yfirráðasvæði Bretlands og öfugt,
  - c) á stað á yfirráðasvæði Bretlands og flytja til annars staðar á yfirráðasvæði Bretlands.

AGREEMENT  
BETWEEN THE GOVERNMENT OF ICELAND AND THE GOVERNMENT  
OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND  
NORTHERN IRELAND  
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Iceland ("Iceland") and Government the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") 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 term:

- a) "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7 (Prices) of this Agreement, the Civil Aviation Authority, and in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- b) "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- c) "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- d) "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- e) "authorised airline" means an airline which has been authorised in accordance with Article 4 (Authorisation) of this Agreement;
- f) "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which 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 amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- g) "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the Functioning of the European Union;
- h) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- i) "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail;
- j) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- k) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- l) "the agreed services" and "the specified routes" have the meaning given to those terms in Article 3(2) of this Agreement; and

- m) “EEA Agreement” means the Agreement on the European Economic Area signed at Oporto on 2 May 1992 with later modifications and amendments, and its Protocols and Annexes.

## 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 for non-traffic purposes in its territory.
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 airline or airlines authorised 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 Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, an authorised airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, 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

### *Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions without delay, provided:
  - a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
    - i. it is established in the territory of the United Kingdom and is licenced in accordance with the applicable law of the United Kingdom; and
    - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State responsible for issuing its Air Operator’s Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - iii. it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled, by the United Kingdom and/or EU Member States and/or member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States; and
  - b) in the case of an airline designated by Iceland:
    - i. it is established in the territory of Iceland in accordance with the EEA Agreement, and has a valid operating licence in accordance with national law adopted in accordance with the EEA Agreement; and
    - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator’s Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

- iii. it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled, by Member States of the European Economic Area and/or nationals of Member States of the European Economic Area; and
  - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. When an airline has been so authorised 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 Authorisations*

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party:
  - a) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:
    - i. it is not established in the territory of the United Kingdom or is not licenced in accordance with the applicable law of the United Kingdom; or
    - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the State responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
    - iii. it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled, by the United Kingdom and/or EU Member States and/or member States of the European Free Trade Association and/or by nationals of these States;
  - b) where, in the case of an airline designated by Iceland:
    - i. it is not established in the territory of Iceland in accordance with the EEA Agreement, or does not have a valid operating licence in accordance with national law adopted in accordance with the EEA Agreement; or
    - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
    - iii. it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled, by Member States of the European Economic Area and/or nationals of Member States of the European Economic Area; or
  - c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
  - d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
  - e) where it has been determined by a Contracting Party (if the consultations under paragraph (9) of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution) that the provisions of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement are not being complied with; or
  - f) if it has been determined by a Contracting Party that there is a failure by the other Contracting Party or an airline to comply with any provision of Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; or
  - g) if a Contracting Party determines that wider security concerns justify such action; or
  - h) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or
  - i) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) 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 other Contracting Party.
3. Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission.



4. In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.
5. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

## ARTICLE 6

### *Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the authorised airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall allow each authorised airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the authorised airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.
3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's authorised airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.
5. Neither Contracting Party shall allow its authorised airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
6. Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidy or support for or to its authorised airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services.
7. State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to an authorised airline, directly or indirectly, by the State or by a public or private body designated or controlled by the State. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.
8. Where a Contracting Party provides State subsidy or support to an authorised airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
9. If one Contracting Party believes that its authorised airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

## ARTICLE 7

*Prices*

1. Each Contracting Party shall allow prices for international air services to be established freely by each authorised airline on the basis of fair competition. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge or propose to charge for services under this Agreement.
2. The Contracting Parties shall not require prices to be filed with or notified to aeronautical authorities.

## ARTICLE 8

*Customs Duties and Charges*

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
  - a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
  - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
  - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.
5. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of an airline that operates between two points in its territory.

## ARTICLE 9

*Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act

in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 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, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. 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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
4. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful interference, and which lands in its territory, is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.
5. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.
6. Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (5) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that security measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation where appropriate. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
7. Each Contracting Party shall make available to the other Contracting Party on request the results of audits carried out by ICAO and the corrective actions taken by the audited state, subject to the mutual agreement of appropriate arrangements for the secure transfer, use, storage and disposal of such information.
8. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures in respect of flights destined for the territory of the Contracting Party making the request.
9. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views

that the other Contracting Party may offer. Each Contracting Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory for any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

10. A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.
11. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air services and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.
12. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

#### ARTICLE 10

##### *Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed is deemed to be a situation which falls within the scope of paragraph (1)(h) of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 and Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article referred to as a "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### ARTICLE 11

##### *Codeshare*

Any authorised airline or airlines may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

- a) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and
- b) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

#### ARTICLE 12

##### *Leasing*

1. The authorised airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.
2. In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the authorised airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

#### ARTICLE 13

##### *Ground Handling*

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each authorised airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (referred to in this Article as “self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each authorised airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

#### ARTICLE 14

##### *Transfer of Earnings*

Each authorised airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the commercial rate of exchange prevailing 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 15

*Airline Representation and Sales*

An authorised airline may:

- a) 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 which the airline reasonably considers necessary for the provision of international air services;
- b) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- c) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and
- d) engage in the sale and marketing of international air services and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

## ARTICLE 16

*User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent authorities or bodies of the first Contracting Party providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be in breach of a provision of this Article, unless:
  - a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
  - b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## ARTICLE 17

*Intermodal Transport*

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air services, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

## ARTICLE 18

*Environmental Protection*

1. The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
2. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by ICAO in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.
3. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air services, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

## ARTICLE 19

*Consultation*

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or 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 20

*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 Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties 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 final and 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, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 21

*Amendment*

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an exchange of notes.

ARTICLE 22

*Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment to it shall be communicated to ICAO for registration.

ARTICLE 23

*Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. 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 acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 24

*Entry into Force*

1. This Agreement shall enter into force on the later of:
  - a) the time at which the EEA Agreement ceases to apply to the United Kingdom; and
  - b) the time of the later notification by which the Contracting Parties notify each other that they have completed their respective legal requirements and procedures.
2. This Agreement supersedes the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Iceland for Air Services between and beyond their respective Territories, signed on 14 June 1972.

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

DONE at London and Reykjavik, in two originals, this ninth day of December and this 16<sup>th</sup> day of December, 2020, in the English and Icelandic languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Iceland:

Guðlaugur Þór Þórðarsson

For the Government of the United Kingdom of  
Great Britain and Northern Ireland:

Robert Courts MP



ANNEX  
**ROUTE SCHEDULE**

**Section 1**

Routes to be operated by the authorised airline or airlines of the United Kingdom:  
Points to, from and within the territory of Iceland

NOTES:

1. Subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, traffic (including all forms of stopover traffic) may be picked up:
  - a) at a point in the territory of the United Kingdom to be set down in the territory of Iceland, and vice versa;
  - b) at a point outside the territory of the United Kingdom to be set down at a point in the territory of Iceland, and vice versa;
  - c) at a point in the territory of Iceland to be set down at another point in the territory of Iceland.

**Section 2**

Routes to be operated by the authorised airline or airlines of Iceland:  
Points to, from and within the territory of the United Kingdom

NOTES:

1. Subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, traffic (including all forms of stopover traffic) may be picked up:
  - a) at a point in the territory of Iceland to be set down in the territory of the United Kingdom, and vice versa;
  - b) at a point outside the territory of Iceland to be set down at a point in the territory of the United Kingdom, and vice versa;
  - c) at a point in the territory of the United Kingdom to be set down at another point in the territory of the United Kingdom