



Treaty Series No. 100 (1972)

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

Reykjavik, 14 June 1972

[The Agreement entered into force on 14 June 1972]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
August 1972*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

13½p net

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

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Iceland;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;⁽¹⁾

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

In replacement of the Agreement signed in London on 26 May, 1950;⁽²⁾

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means: in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade and Industry and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions; and, in the case of Iceland, the Ministry for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Ministry or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) 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 Convention.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

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

⁽¹⁾ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

⁽²⁾ Treaty Series No. 5 (1951), Cmd. 8135.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation 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.

(2) On receipt of such designations 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 operating authorisations.

(3) 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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating 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 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under 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.

ARTICLE 6

Exemption from Charges on Equipment, Fuel, Stores, etc.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 7

Unloading of Equipment, etc.

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear 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 satisfy the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 9

Change of Gauge

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;

- (c) that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section; and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic;
- (e) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made;
- (f) that the provision of Article 8 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft;
- (g) that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory.

ARTICLE 10

Tariffs

(1) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

(4) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(5) This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(6) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 11

Provision of Statistics

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

ARTICLE 12

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of their receipts in its territory over their expenditure therein. Such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

ARTICLE 13

Consultation

(1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be either oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 14

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 endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

(3) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 15

Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article 13 of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of Notes, through the diplomatic channel.

ARTICLE 16

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 17

Entry into Force

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

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

DONE in duplicate at Reykjavik this 14th day of June, 1972 in the English and Icelandic languages, both texts being equally authoritative.

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

JOHN MCKENZIE

EINAR ÁGÚSTSSON

SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

A. Points in the United Kingdom-Reykjavik and *vice versa*.

SECTION 2

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

A. Points in Iceland-Vagar-Glasgow-Copenhagen and *vice versa*.

B. Points in Iceland-Glasgow-London and *vice versa*.

SAMNINGUR
MILLI RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS OG RÍKISSTJÓRNAR
SAMEINAÐA KONUNGRÍKISINS STÓRA-BRETLANDS OG
NORÐUR-ÍRLANDS UM FLUGÞJÓNUSTU MILLI LANDSVÆÐA
SINNA OG HANDAN VIÐ ÞAU

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Sameinaða konungsríkisins Stóra-Bretlands og Norður-Írlands;

sem eru aðilar að samþykktinni um alþjóðaflugmál, er lögð var fram til undirskriftar í Chicago hinn 7. desember 1944;

telja æskilegt að gera með sér samning á grundvelli áður nefndrar samþykktar, til að koma á flugþjónustu milli landsvæða sinna og handan við þau, og

hafa í stað samningsins, er undirritaður var í London 26. maí 1950;

komið sér saman um þau ákvæði, sem hér fara á eftir:

1. GR.

Skýrgreiningar

Í samningi þessum, nema annað leiði af samhenginu:

- (a) þýðir hugtakið " Samþykktin " samþykktina un alþjóðaflugmál, er lögð var fram til undirskriftar í Chicago hinn 7. desember 1944 og tekur til sérhverrar viðbótar við hana sem gerð er samkvæmt ákvæðum í 90. gr. þeirrar samþykktar og allra breytinga á viðbótunum eða Samþykktinni samkvæmt 90. og 94. greinum hennar, að því tilskildu að þessar viðbætur og breytingar hafi tekið gildi fyrir báða samningsaðila eða verið fullgiltar af þeim.
- (b) þýðir hugtakið " flugmálastjórnvöld " að því er Sameinaða konungsríkið snertir viðskipta- og iðnaðarráðherra og hvern þann mann eða stofnun, sem umboð hefur til að framkvæma hver þau störf, sem hann nú fer með eða svipuð störf; og að því er Ísland snertir samgönguráðuneytið og hvern þann mann eða stofnun, sem umboð hefir til að framkvæma hver þau störf, sem áður nefnt ráðuneyti fer nú með eða svipuð störf.
- (c) þýðir hugtakið " tilnefnt flugfélag " flugfélag, sem hefir verið tilnefnt og fengið hefir leyfi í samræmi við 4. gr. samnings þessa.
- (d) hefir hugtakið " landsvæði " að því er ríki snertir þá merkingu sem greind er í 2. gr. Samþykktarinnar.
- (e) hafa hugtökin " flugþjónusta ", " millilandaflugþjónusta ", " flugfélag " og " viðkoma án viðskipta " sömu merkingu og greind er í 96. gr. Samþykktarinnar.

2. GR.

Gildi Chicago samþykktarinnar

Ákvæði samnings þessa skulu vera háð ákvæðum Samþykktarinnar að því leyti sem þau ákvæði eiga við flugrekstur milli landa.

3. GR.

Veiting réttinda

(1) Hvor samningsaðili veitir hinum samningsaðilanum eftirfarandi réttindi í sambandi við reglulega flugþjónustu hans milli landa:

- (a) réttindi til þess að fljúga yfir landsvæði hans án þess að lenda;
- (b) réttindi til viðkomu á landsvæði hans án viðskipta.

(2) Hvor samningsaðili veitir hinum samningsaðilanum réttindi sem greind eru í samningi þessum til þess að koma á reglulegri millilandaflugþjónustu á flugleiðum tilgreindum í hlutaðeigandi kafla í fylgiskjalinu með samningi þessum. Slík flugþjónusta og flugleiðir verða hér eftir nefndar “samþykkt flugþjónusta” og “tilteknu flugleiðirnar”. Meðan haldið er uppi samþykktri flugþjónustu á tiltekinni flugleið skulu hin tilnefndu flugfélög beggja samningsaðila njóta, auk þeirra réttinda sem tilgreind eru í 1. málsgrein þessarar greinar, réttar til þess að hafa viðkomu á landsvæði hins samningsaðilans á stöðum, sem tilgreindir eru fyrir flugleiðina í fylgiskjalinu með samningi þessum, til að take við og skila af sér farþegum og varningi, þ.á.m. pósti.

(3) Ekkert í 2. málsgrein þessarar greinar skal álitid veita flugfélögum annars samningsaðilans rétt til þess að taka um borð á landsvæði hins samningsaðilans farþega og varning, þ.á.m. póst, til annars staðar á landsvæði hins samningsaðilans gegn gjaldi eða þóknun.

4. GR.

Tilnefning flugfélaga

(1) Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilkynna skriflega hinum samningsaðilanum tilnefningu á einu eða fleiri flugfélögum til þess að halda uppi samþykktri flugþjónustu á tilteknu flugleiðunum.

(2) Við móttöku slíkrar tilnefningar skal hinn samningsaðilinn, með þeim takmörkunum sem leiða af ákvæðum 3. og 4. málsgreina þessarar greinar, tafarlaust veita flugfélaginu eða flugfélögunum, sem tilnefnd eru, tilskilið rekstrarleyfi.

(3) Flugmálastjórnvöldum annars samningsaðilans er heimilt að krefjast þess af flugfélagi tilnefndu af hinum samningsaðilanum, að það sanni þeim hæfni sína til þess að uppfylla þau skilyrði í lögum og reglugerðum, sem eðlilega og sanngjarnlega er beitt af slíkum stjórnvöldum við millilandaflugþjónustu í samræmi við ákvæði Samþykktarinnar.

(4) Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til þess að synja um veitingu rekstrarleyfisins sem nefnt er í 2. málsgrein þessarar greinar eða setja þau skilyrði, sem hann kann að meta nauðsynteg varðandi hagnýtingu tilnefnds flugfélags á réttindum sem tilgreind eru í 3. grein þessa samnings, alltaf þegar nefndur samningsaðili telur ekki nægilega upplýst, að verulegur eignarréttur að og virk yfirráð yfir því flugfélagi sé í höndum þess samningsaðila sem tilnefndi flugfélagið eða ríkisborgara hans.

(5) Þegar flugfélag hefir verið þannig tilnefnt og fengið leyfi, má það hvenær sem er hefja samþykta flugþjónustu að því tilskyldu, að gjaldskrá gerð í samræmi við ákvæði 10. greinar þessa samnings sé í gildi varðandi þa þjónustu.

5. GR.

Afturköllun á rekstrarleyfi að fullu eða stundarsakir

(1) Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að afturkalla rekstrarleyfi eða fella niður um stundarsakir réttindi flugfélags hins samningsaðilans samkvæmt 3. grein þessa samnings eða að setja þau skilyrði sem hann kann að álíta nauðsynleg fyrir því að njóta þessara réttinda:

- (a) þegar hann telur eigi nægilega upplýst að samningsaðilinn sem tilnefndi flugfélagið eða ríkisborgarar hans hafi verulegan eignarrétt að og virk yfirráð yfir flugfélaginu, eða
- (b) þegar það flugfélag fullnægir ekki ákvæðum laga eða reglugerða þess samningsaðila, sem veitti þessi réttindi, eða
- (c) þegar flugfélagið á annan hátt starfar ekki í samræmi við skilyrði þau sem þessi samningur hefir að geyma.

(2) Ef ekki er nauðsynleg tafarlaus afturköllun, afnám réttinda um stundarsakir eða setning skilyrða samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar til þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglugerðum, skal slíkum rétti aðeins beitt eftir viðræður við hinn samningsaðilann.

6. GR.

Undanþága frá gjöldum á útbúnaði, eldsneyti, vistum o.s.frv.

(1) Flugvélar notaðar í flugþjónustu milli landa af tilnefndu flugfélagi hvors samningsaðilans um sig svo og venjulegur útbúnaður, eldsneytisbirgðir og smurningsolíur, vistir um borð í flugvélum (þar með talinn matur, drykkir og tóbak) skal vera undanþegið öllum tollum, skoðunargjöldum og öðrum þess háttar gjöldum þegar komið er á landsvæði hins samningsaðilans að því tilskildu að þessi útbúnaður og vistir séu kyrr um borð í flugvélinni þar til þau eru flutt út aftur eða eru notuð á þeim hluta ferðarinnar sem farinn er yfir þetta landsvæði.

(2) Einnig eru undanþegin sömu tollum, þóknunum og gjöldum, að undanskildum gjöldum fyrir veitta þjónustu:

- (a) vistir fyrir flugvélar sem teknar eru um borð á landsvæði samningsaðila, innan takmarka sem sett eru af stjórnvöldum þess samningsaðila, ætlaðar til notkunar um borð í flugvél á leið úr landi í millilandaflugþjónustu á vegum hins samningsaðilans;
- (b) varahlutir sem komið er með inn á landsvæði annars hvors samningsaðilans til viðhalds eða viðgerða á flugvél sem er í millilandaflugþjónustu á vegum flugfélags tilnefndu af hinum samningsaðilanum;
- (c) eldsneyti og smurningsolíur sem afgreitt er á landsvæði samningsaðila til flugvélar tilnefnds flugfélags hins samningsaðilans á leið úr landi í millilandaflugþjónustu, og eins þegar þessar birgðir eru notaðar á þeim hluta ferðarinnar sem farin er yfir landsvæði þess samningsaðila, þar sem birgðirnar eru teknar um borð.

Heimilt er að krefjast, að varningur sem greindur er í (a), (b) og (c) að ofan, sé falinn eftirliti eða umsjá tollgæzlu.

7. GR

Afferming útbúnaðar o.þ.h.

Venjulegan loftferðaútbúnað og vörur og birgðir um borð í flugvél hvors samningsaðilans um sig má því aðeins afferma á landsvæði hins samningsaðilans að samþykki tollyfirvalda þess landsvæðis komi til. Ef svo stendur á má setja þá hluti undir eftirlit nefndra stjórnvalda þar til þeir eru fluttir úr landi aftur eða ráðstafað á annan hátt í samræmi við tollareglugerðir.

8. GR.

Meginreglur varðandi samþykktu flugþjónustu

(1) Flugfélög beggja samningsaðila skulu hafa sanngjarna og jafna aðstöðu til að reka samþykktu flugþjónustu á tilteknu flugleiðunum milli landsvæða þeirra.

(2) Við rekstur samþykkrar flugþjónustu skulu flugfélög hvors samningsaðila um sig taka tillit til hagsmuna flugfélaga hins samningsaðilans, svo að eigi sé óhæfilega þyngt þeirri þjónustu sem hin siðarnefndu reka á sömu leiðum eða hluta þeirra.

(3) Samþykkt flugþjónusta rekin af tilnefndum flugfélögum samningsaðila skal vera í nánu samræmi við flutningaþarfir almennings á tilteknu flugleiðunum og skal hafa að höfuðmarkmiði, með hæfilegri sætanýtingu, að sjá fyrir nægilegu sætaframboði til þess að anna raunverulegri og skynsamlega áætlaðri flutningaþörf fyrir farþega og varning, þ.á.m. póst, sem kemur frá eða á að fara til landsvæðis þess samningsaðila sem tilnefndi flugfélagið. Ákvarðanir um flutning farþega og varnings, þ.á.m. pósts, sem kemur um borð og fer frá borði á stöðum á tilteknu flugleiðunum á landsvæði annarra ríkja en þess sem tilnefndi flugfélagið skulu teknar í samræmi við þær meginreglur að sætaframboð sé miðað við:

- (a) flutningaþörf til og frá landsvæði þess samningsaðila, sem tilnefnt hefir flugfélagið;
- (b) flutningaþörf þess svæðis sem hin samþykktu flugþjónusta nær til enda sé tekið tillit til annarrar flutningaþjónustu sem séð er fyrir af flugfélögum þeirra ríkja sem landsvæðin tilheyra; og
- (c) þarfir gegnumgangandi flugs.

9. GR.

Farartækjaskipti

Við rekstur sérhverrar samþykkrar flugþjónustu á sérhverri tiltekinni flugleið má tilnefnt flugfélag annars samningsaðilans því aðeins skipta um flugvél á viðkomustað á landsvæði hins samningsaðilans að eftirfarandi skilyrðum sé fullnægt:

- (a) að það sé réttlæt看legt vegna reksturshagkvæmni;
- (b) að flugvélin, sem notuð er á þeim hluta leiðarinnar, sem fjarlægri er endastöð á landsvæði fyrrnefnda samningsaðilans, hafi ekki meiri flutningsgetu en sú, sem notuð var á þeim hluta sem nær er;
- (c) að flugvélin, sem notuð er á fjarlægari hluta leiðarinnar skuli aðeins fljúga í sambandi við og í áframhaldi af flugi þeirrar flugvélar, er notuð er á þeim hlutanum, sem nær er, og að slíkt sé samkvæmt áætlun;

hin fyrrnefnda skal koma á viðkomustaðinn, þar sem skiptingin fer fram, til þess að flytja farþega og varning, er kemur úr eða fer um borð í flugvélin, sem notuð er á þeim hluta leiðarinnar, sem nær er, og flutningsgeta hennar skal ákveðin fyrst og fremst með þetta í huga:

- (d) að um nægilega gegnumgangandi umferð sé að ræða;
- (e) að flugfélagið komi því ekki á framfæri við almenning með auglýsingum eða á annan hátt að það reki flugþjónustu sem hefjist á þeim stað, þar sem skiptin fara fram;
- (f) að ákvæði 8. greinar þessa samnings skuli gilda um allar ráðstafanir varðandi skipti á flugvélum;
- (g) að í sambandi við flug sérhverrar flugvélar inn á landsvæðið, þar sem skipt er um flugvél, sé aðeins eitt flug út af landsvæðinu.

10. GR.

Gjöld

(1) Í næstu málsgreinum þýðir orðið “gjöld” það verð, sem greiða ber fyrir flutning farþega og varnings og skilmála, sem um þau verð gilda, þar með talin verð og skilmálar fyrir umboð og aðra hliðarþjónustu en að undanskilinni þóknun og skilmálum varðandi flutning á pósti.

(2) Gjöld þau, sem flugfélög annars samningsaðilans taka fyrir flutning til eða frá landsvæði hins samningsaðilans, skulu miðuð við sanngjarna upphæð og tekið hæfilegt tillit til allra þeirra atriða, sem máli skipta, þar á meðal rekstrarkostnaðar, sanngjarns ágóða og gjalda annarra flugfélaga.

(3) Hlutaðeigandi tilnefnd flugfélög beggja samningsaðila skulu, ef mögulegt er, gera samkomulag um gjöld þau sem rætt er um í 2. málsgrein þessarar greinar eftir viðræður við önnur flugfélög, sem starfa á allri leiðinni eða hluta hennar, og skal gera slíkt samkomulag ef mögulegt er samkvæmt aðferðum Alþjóðalof flutningasamtakanna um ákvörðun gjalda.

(4) Gjöld þau, sem samkomulag næst þannig um, skulu lögð fyrir flugmálastjórnvöld beggja samningsaðila til samþykktar í síðasta lagi níutíu (90) dögum fyrir fyrirhugaða gildistöku þeirra. Í sérstökum tilfellum má stytta þennan tíma, enda sé það samþykkt af nefndum stjórnvöldum.

(5) Þetta samþykki má veita með yfirlýsingu; ef hvorug flugmála-stjórnvöldin hafa latið í ljós andmæli innan þrjátíu (30) daga frá umsókn samkvæmt 4. málsgrein þessarar greinar, skulu gjöldin álitin samþykkt. Nú er fresturinn stytur svo sem ráðgert er í 4. málsgrein, og geta þá flugmálastjórnvöld komið sér saman um, að frestur til að láta í ljós andmæli verði styttri en þrjátíu (30) dagar.

(6) Ef ekki næst samkomulag um gjöld í samræmi við 3. málsgrein þessarar greinar eða ef flugmálastjórnvöld láta í ljós andmæli við hin flugmálastjórnvöldin á tilskildum tíma í samræmi við 5. málsgrein þessarar greinar, varðandi gjöld sem samþykkt hafa verið í samræmi við ákvæði 3. málsgreinar þessarar greinar, skulu flugmálastjórnvöld beggja samningsaðila eftir viðræður við flugmála-stjórnvöld sérhvers annars ríkis, sem þau alíta að geti gefið hagnýtar ráðleggingar, reyna að ákveða gjaldið með gagnkvæmu samkomulagi.

(7) Ef flugmálastjórnvöld geta ekki komið að samkomulagi um einhver gjöld, sem lögð eru fyrir þau samkvæmt 4. málsgrein þessarar greinar né um ákvörðun um einhver gjöld samkvæmt 6. málsgrein þessarar greinar, skal ágreiningurinn jafnaður samkvæmt ákvæðum 14. greinar þessa samnings.

(8) Gjald, sem ákveðið hefir verið í samræmi við ákvæði þessarar greinar skal gilda unð nýtt gjald hefir verið ákveðið. Samt sem áður skal gjald ekki framlengt samkvæmt þessari málsgrein í meira en tólf (12) mánuði frá þeim degi, þegar það hefði annars fallið úr gildi.

11. GR.

Útvegum töluskýrslna

Flugmálastjórnvöld annars samningsaðilans skulu láta flugmálastjórnvöldum hins aðilans í té þegar þau óska þess þær reglubundnu töluskýrslur, eða aðrar töluskýrslur, sem með sanngirni má telja þörf fyrir til að fá yfirsýn yfir sætaframboð samþykkrar flugþjónustu tilnefndra flugfélaga þess samningsaðilans sem fyrr er nefndur í grein þessari. Þær skýrslur skulu upplýsa um öll atriði, sem eru nauðsynleg til að gera sér grein fyrir flutningsmagni þessara flugfélaga við rekstur hinnar samþykktu flugþjónustu og upprunastað og ákvörðunarstað slíkra flutninga.

12. GR.

Yfirfærsla tekna

Hvor samningsaðilinn veitir hinum tilnefndu flugfélögum hins samningsaðilans rétt til frjálstrar yfirfærslu á þeim tekjum þeirra sem eru umfram útgjöld á landsvæði sínu. Yfirfærslurnar skulu gerðar samkvæmt gildandi gengisskráningu fyrir almennar yfirfærslur.

13. GR.

Viðræður

(1) Flugmálastjórnvöld samningsaðilanna skulu eiga viðræður öðru hverju í anda náinnar samvinnu í þeim tilgangi að tryggja það að farið sé eftir og framfylgt á viðunandi hátt ákvæðum samnings þessa og fylgiskjals hans og skulu þau ræða saman þegar nauðsynlegt er að gera á þeim breytingar.

(2) Hvor samningsaðila um sig getur farið fram á viðræður, sem geta verið annaðhvort munnlegar eða skriflegar og skulu hefjast innan sextíu (60) daga frá móttöku beiðninnar, nema báðir samningsaðilar samþykki lengingu þess frests.

14. GR.

Meðferð ágreiningsmála

(1) Ef ágreiningur rís með samningsaðilum um túlkun eða framkvæmd þessa samnings skulu samningsaðilarnir fyrst reyna að leysa hann með samningaviðræðum.

(2) Ef eigi næst samkomulag með viðræðum samningsaðilanna geta þeir komið sér saman um að vísa deilunni til úrskurðar einhvers manns eða stofnunar; komi þeir sér ekki saman um slíka lausn, skal ágreiningurinn að ósk annars samningsaðilans lagður undir úrskurð dóms sem skipaður er þremur gerðardómurum, einum útnefndum af hvorum samningsaðila og þeim þriðja

útnefndum af þeim tveimur, sem þannig voru útnefndir. Hvor samningsaðila um sig skal útnefna gerðardómara innan sextíu (60) daga frá því að annar samningsaðilinn fær tilkynningu frá hinum eftir diplomáskum leiðum, þar sem óskað er gerðardóms í ágreiningnum af slíkum dómi, og þriðji gerðardómarinn skal útnefndur innan sextíu (60) daga eftir það. Ef annar hvor samningsaðilinn útnefnir ekki gerðardómara innan tiltekins tíma eða ef þriðji gerðardómarinn er ekki útnefndur innan tiltekins tíma getur forseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að ósk annars hvors samningsaðilans útnefnt gerðardómara einn eða tvo eftir því sem atvik krefja. Þegar svo stendur á, skal þriðji gerðardómarinn vera ríkisborgari þriðja ríkis og skal vera forseti gerðardómsins.

(3) Hvor samningsaðili skal fara eftir hverjum þeim úrskurði, sem felldur er samkvæmt 2. málsgrein þessarar greinar.

15. GR.

Breytingar

Nú álitur annar hvor aðili æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa eða fylgiskjals hans og skal þa slík breyting, ef samningsaðilar koma sér saman um hana og ef nauðsyn krefur eftir viðræður í samræmi við 13. grein þessa samnings, taka gildi þegar hún hefur verið staðfest með orðsendingaskiptum eftir diplomáskum leiðum.

16. GR.

Uppsögn

Hvor samningsaðilinn um sig getur hvenær sem er tilkynnt hinum samningsaðilanum ákvörðun sína um að segja upp samningi þessum. Slíka tilkynningu skal samtímis senda Alþjóðaflugmálastofnuninni. Þegar svo stendur á skal samningurinn falla úr gildi tólf (12) mánuðum eftir að hinn samningsaðilinn tekur við tilkynningunni nema samkomulag verði um að afturkalla tilkynninguna áður en fresturinn er útrunninn. Ef eigi berst viðurkenning á móttöku tilkynningarinnar frá hinum aðilanum, skal talið, að tilkynningin hafi borizt honum fjórtán (14) dögum eftir að Alþjóðaflugmálastofnunin hefir fengið hana í hendur.

17. GR.

Gildistaka

Samningur þessi skal taka gildi þann dag, sem hann er undirritaður.

Þessu til staðfestu hafa undirritaðir, sem hafa til þess fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

Gjört í tveimur eintökum í Reykjavík hinn 14 júní 1972 á íslenzku og ensku og eru báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar lýðveldisins Íslands:

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

EINAR ÁGÚSTSSON

JOHN MCKENZIE

FYLGISKJAL

1. KAFLI

Flugleiðir, sem heimilaðar eru tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum Sameinaða konungsríkisins.

A. Frá stöðum í Sameinaða konungsríkinu til Reykjavíkur og til baka.

2. KAFLI

Flugleiðir, sem heimilaðar eru tilnefndu íslenzku flugfélagi eða flugfélögum.

A. Frá stöðum á Íslandi-Vaagar-Glasgow-Kaupmannahöfn og til baka.

B. Frá stöðum á Íslandi-Glasgow-London og til baka.

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

Government Bookshops

49 High Holborn, London WC1V 6HB
13a Castle Street, Edinburgh EH2 3AR
109 St Mary Street, Cardiff CF1 1JW
Brazennose Street, Manchester M60 8AS
50 Fairfax Street, Bristol BS1 3DE
258 Broad Street, Birmingham B1 2HE
80 Chichester Street, Belfast BT1 4JY

*Government publications are also available
through booksellers*