

83
25. sept.

FORSETA BRÉF

um að reglulegt Alþingi 1950 skuli koma saman til fundar þriðjudaginn 10. október 1950.

FORSETI ÍSLANDS

gjörir kunnugt:

Ég hef ákveðið, samkvæmt tillögu forsætisráðherra, að reglulegt Alþingi 1950 skuli koma saman til fundar þriðjudaginn 10. október n. k.

Um leið og ég birti þetta, er öllum, sem setu eiga á Alþingi, boðið að koma til Reykjavíkur nefndan dag, og verður þá Alþingi sett að lokinni guðsþjónustu í dómkirkjunni, er hefst kl. 13,30.

Gjört í Reykjavík, 25. september 1950.

Sveinn Björnsson.

(L. S.)

Steingrímur Steinþórsson.

84
3. okt.

AUGLÝSING

um loftferðasamning milli Íslands og Danmerkur.

Hinn 22. marz 1950 var undirritaður í Reykjavík loftferðasamningur milli Íslands og Danmerkur. Samningurinn gekk í gildi við undirritun.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utánríkisráðuneytið, Reykjavík, 3. október 1950.

Bjarni Benediktsson.

Agnar Kl. Jónsson.

Fylgiskjal.

LOFTFERÐASAMNINGUR MILLI ÍSLANDS OG DANMERKUR

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Danmerkur, sem hafa ákveðið að gera með sér samning um loftferðir milli Íslands og Danmerkur, hafa orðið ásáttar um eftirfarandi ákvæði:

1. gr.

Samningsaðilar veita hvor öðrum þau réttindi, sem greind eru í viðbæti við

OVERENSKOMST VEDRØRENDE LUFTFORBINDELSE MELLEM ISLAND OG DANMARK

Den islandske regering og den danske regering, som har besluttet at afslutte en overenskomst vedrørende luftforbindelserne mellem Island og Danmark, er kommet overens om følgende bestemmelser:

Artikel I.

De kontraherende parter tilstår hinanden de i vedføjede tillæg opregnede

samning þennan og veita verður til að hægt sé að koma á flugferðum milli þeirra staða, sem þar um ræðir. Þessar flugferðir má hefja þegar í stað eða síðar, samkvæmt ákvörðun þess samningsaðila, sem réttindin eru veitt.

2. gr.

a) Nú hefur annar samningsaðilinn veitt hinum aðilanum réttindi til að koma á flugferðum, og má þá hefja reksturinn jafnskjótt og sá aðili, sem réttindi hafa verið veitt, hefur tilnefnt flugfélag eða flugfélög, sem taki að sér reksturinn. Þeim aðila, sem réttindin hefur veitt, er að tilskildum ákvæðum 6. gr. hér á eftir, skylt að veita hinu tilnefnda flugfélagi eða félögum nauðsynleg leyfi vegna rekstursins þegar í stað.

b) Sá samningsaðili, sem veitir ofangreind réttindi, getur krafizt þess af hinu tilnefnda flugfélagi eða félögum, að áður en réttindi eru veitt til að hefja þær flugferðir, sem um getur í samningi þessum, sé sannað, að það eða þau uppfylli öll skilyrði í lögum þeim og ákvæðum, sem í gildi eru á hans yfirráðasvæði.

3. gr.

Til að koma í veg fyrir misskipti, svo og til að tryggja samræmi í framkvæmd:

a) eru samningsaðilar ásáttir um, að gjöld fyrir afnot flughafna þeirra og annarra hjálpartækja, sem hvor samningsaðili kann að leggja á flugfélög hins, skuli ekki vera hærri en gjöld innlendra loftfara, sem fást við sams konar flutning milli landa, fyrir afnot slíkra flughafna og hjálpartækja;

b) skal eldsneyti, smurningsolíur og varahlutir, sem flutt er til landssvæðis annars samningsaðila af flugfélagi, tilnefndu af hinum aðilanum eða fyrir reikning slíks flugfélags og ætlað er eingöngu loftförum þess félags, njóta sömu kjara um tollaálögur, skoðunargjöld eða

rettigheder, som er påkrævede for oprettelsen af de deri angivne luftruter. Disse ruter kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem de nævnte rettigheder er tilstået.

84

3. okt.

Artikel II.

a) Driften af hver af de luftruter, som den ene kontraherende part har tilstået den anden kontraherende part ret til at oprette, kan påbegyndes, så snart den sidstnævnte kontraherende part har udpeget et eller flere luftfartselskab(er) til at drive den pågældende rute. Den kontraherende part, som tilstår rettighederne, er med forbehold af bestemmelserne i nedenstående artikel VI forpligtet til uopholdeligt at give det eller de således udpegede luftfartselskab(er) den hertil fornødne tilladelse.

b) Den kontraherende part, der tilstår de ovennævnte rettigheder, kan af det eller de således udpegede luftfartselskab(er), inden den giver det (dem) tilladelse til at åbne de i nærværende overenskomst forudsete ruter, forlange, at det (de) godtgør, at det (de) opfylder alle betingelser, som er foreskrevet i de på dens territorium gældende love og bestemmelser.

Artikel III.

For at forebygge en ulige behandling og for at sikre en ensartet praksis,

a) er hver af de kontraherende parter indforstået med, at de afgifter for benyttelsen af dens lufthavne og andre hjælpemidler, som den måtte pålægge den anden kontraherende parts luftfartselskaber, ikke må være højere end de, der af dens egne i tilsvarende international trafik anvendte luftfartøjer betales for benyttelsen af sådanne lufthavne og hjælpemidler;

b) skal brændstof, smørelie og reservedele, som indføres på den ene kontraherende parts territorium af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab eller for et sådant luftfartselskabs regning for udelukkende at benyttes af dettes luftfartøjer, med hensyn

84 Önnur innanlandsgjöld og gilda um inn-
3. okt. lend flugfélög eða flugfélög þeirra ríkja,
sem beztukjara njóta;

c) skal eldsneyti, smurningsoliur og varahlutir, venjulegur útbúnaður og vist-ir, sem eru um borð í loftförum, öðrum en hernaðarloftförum, og eru eign þeirra flugfélaga annars samningsaðilans, sem hefur leyfi til að starfrækja flugferðir samkvæmt því, sem nánar er til tekið í viðbótarákvæðum samnings þessa, undanþegið tollaálögum, skoðunargjöldum og öðrum slíkum gjöldum við komu til eða burtför frá landsvæði hins samningsaðilans, jafnvel þótt loftförin eyði slíkum forða á flugi innan þess landsvæðis.

4. gr.

Lofthæfnisskírteini, hæfnisskírteini áhafna og leyfisbréf, sem gefin eru út eða staðfest af öðrum samningsaðilanum, skulu viðurkennd af hinum aðilanum, að því er við kemur starfrækslu þeirra flugferða, sem í viðbætinum greinir. Hvor aðili um sig áskilur sér þó rétt til að synja um viðurkenningu, að því er snertir flug yfir landsvæði hans, á hæfnisskírteinum og leyfisbréfum, sem út eru gefin af öðru ríki handa hans eigin þegnum.

5. gr.

a) Lög og ákvæði annars samningsaðilans um komu loftfara í millilandaflugi til eða burtför frá landsvæði hans, svo og um starfrækslu og stjórn slíkra loftfara meðan þau eru innan landsvæðis hans, skulu gilda um loftför flugfélags eða félaga hins aðilans.

b) Farþegar, áhöfn og sendandi varnings, sem fluttur er loftleiðis, skulu annað hvort persónulega eða fyrir milligöngu þriðja manns, sem kemur fram fyrir

til toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller andre indenlandske afgifter og gebyrer nyde samme behandling som landets egne eller en mestbegunstiget nations luftfartselskaber;

c) er brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og forråd, som findes ombord i civile luftfartøjer, tilhørende de af den ene kontraherende parts luftfartselskaber, der har tilladelse til at drive de i tillægget angivne ruter, ved ankomsten til eller afgangen fra den anden kontraherende parts territorium fritaget for toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller lignende afgifter, selv om sådanne forsyninger benyttes eller forbruges af disse luftfartøjer under flyvning over nævnte territorium.

Artikel IV.

Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, skal af den anden kontraherende part anerkendes som gyldige, for så vidt angår driften af de i tillægget angivne ruter. Hver af de kontraherende parter forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende gyldigheden af duelighedsbeviser og certifikater, som af en anden stat er udfærdiget for dens egne statsborgere.

Artikel V.

a) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium for luftfartøjer i international trafik eller vedrørende driften og navigeringen af sådanne luftfartøjer, medens de befinder sig inden for dens territoriums grænser, finder anvendelse på luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts luftfartselskab(er).

b) Passagerer, besætning og afsendere af varer, der befordres med luftfartøjer, skal, enten personligt eller gennem tredieperson, som handler på deres vegne og

þeirra hönd og á þeirra ábyrgð, fylgja þeim lögum og ákvæðum, sem gilda á landsvæði hvors samningsaðila, um komu, dvöl og brottför farþega, áhafnar eða farms, t. d. ákvæðum um komu, brottför, innflytjendur, vegabréf, toll og sóttkví.

6. gr.

Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að synja flugfélagi, sem hinn aðilinn hefur tilnefnt, um réttindi, eða afturkalla slík réttindi, þegar ekki er talið nægilega upplýst, að það séu þegar hins aðilans, sem að verulegu leyti eigi og stjórn flugfélaginu eða þegar flugfélag þetta lætur undir höfuð leggjast að fylgja lögum og ákvæðum þess ríkis, sem félagið rekur loftferðir um, sbr. 5. gr. hér að ofan, eða fullnægir ekki skuldbindingum þeim, sem samningur þessi leggur því á herðar.

7. gr.

Samning þennan svo og samþykktir allar, sem gerðar eru í framhaldi af honum, skal skrásetja hjá alþjóðafflugmálastofnuninni.

8. gr.

Nú álitur annar hvor samningsaðili æskilegt að breyta einhverju ákvæði í viðbætinum við samning þennan, og getur hann þá farið þess á leit, að viðræður fari fram um málið milli réttra yfirvalda í löndum samningsaðila. Slíkar viðræður skulu hefjast áður en 60 dagar eru liðnir frá því að beiðnin kom fram. Sérhver breyting, sem yfirvöld þessi kunna að koma sér saman um, tekur gildi þegar hún hefur verið staðfest með nótuskiptum.

for deres regning, efterkomme de på hver af de kontraherende parters territorium gældende love og bestemmelser vedrørende ankomst, ophold og afgang, for så vidt angår passagerer, besætning eller ladning, såsom bestemmelser vedrørende indrejse, udrejse, indvandring, pas, told og karantæne.

84
3. okt.

Artikel VI.

Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til at nægte at give et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab koncession eller at tilbagekalde en sådan koncession i tilfælde, hvor det ikke findes tilstrækkeligt godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med de pågældende luftfartselskab beror hos sidsnævnte kontraherende parts statsborgere, eller hvor dette luftfartselskab undlader at efterkomme lovene og bestemmelserne i den stat, på hvis territorium det driver luftfart, således som anført i artikel V ovenfor, eller undlader at opfylde de det i henhold til nærværende overenskomst pålagte forpligtelser.

Artikel VII.

Nærværende overenskomst og alle aftaler i forbindelse hermed skal registreres i Organisationen for international civil luftfart.

Artikel VIII.

Dersom en af de kontraherende parter måtte ønske at ændre nogen bestemmelse i tillægget til nærværende overenskomst, kan den anmode om en drøftelse desangående mellem de to kontraherende parters kompetente myndigheder. Sådanne forhandlinger skal indledes indenfor et tidsrum af 60 dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. Enhver ændring, hvorom disse myndigheder måtte blive enige, træder i kraft, når den er blevet bekræftet ved udveksling af noter.

- 84 Nú tekur alþjóðasamningur um loft-
3. okt. ferðir gildi hjá báðum samningsaðilum,
og skulu þeir þá sín á milli samræma á-
kvæði þessa samnings og viðbætisins við
hann ákvæðum slíks alþjóðasamnings.

9. gr.

a) Samningsaðilar hafa komið sér sam-
an um að vísa sérhverjum ágreiningi
varðandi skýringu eða framkvæmd á
samningi þessum eða viðbætinum til úr-
skurðar gerðardóms, enda hafi þeim ekki
tekizt að jafna hann með viðræðum sín á
milli.

b) Ágreininginn má leggja undir úr-
skurð ráðs alþjóðaflugmálastofnunar-
innar, sem stofnað var með samþykkt um
alþjóðaflugmál, er undirrituð var í
Chicago hinn 7. desember 1944.

c) Samningsaðilar geta þó með sam-
komulagi sín á milli annað hvort jafnað
ágreininginn með því að vísa honum til
úrskurðar gerðardóms eða annars aðila
eða stofnunar, sem þeir tilnefna.

d) Samningsaðilar skuldbinda sig til að
hlýða hverjum þeim úrskurði, sem upp
kann að verða kveðinn.

10. gr.

Hvor aðili um sig getur tilkynnt hinum,
að hann vilji segja upp samningi þess-
um. Sé slík tilkynning send, skal samn-
ingurinn falla úr gildi 12 mánuðum eftir
að hinn aðilinn tók við henni, nema
samkomulag hafi orðið um að afturkalla
tilkynninguna áður en fresturinn er lið-
inn.

11. gr.

Samningur þessi gengur í gildi þann
dag, sem hann er undirritaður.

Þessu til staðfestu hafa undirritaðir
fulltrúar, sem til þess hafa gild umboð
frá hlutaðeigandi ríkisstjórnnum, ritað
nöfn sín undir samning þennan.

Sáfremt en almindelig multilateral
luftfartskonvention træder i kraft for de
to kontraherende parter vedkommende,
skal de rådføre sig med hinanden for at
bringe bestemmelserne i nærværende
overenskomst og dens tillæg i overens-
stemmelse med den nævnte konventions
bestemmelser.

Artikel IX.

a) De kontraherende parter er enige
om at henvisse enhver tvist angående for-
tolkningen og anvendelsen af nær-
værende overenskomst eller dens tillæg,
som ikke har kunnet afgøres ved direkte
forhandlinger, til voldgift.

b) En sådan tvist kan indbringes for
det i henhold til den i Chicago den 7.
december 1944 undertegnede konvention
om international civil luftfart oprettede
internationale civile luftfartsorganisa-
tions råd.

c) De kontraherende parter kan dog
efter aftale afgøre tvisten ved at ind-
bringe den enten for en voldgiftsdomstol
eller for en anden af dem udpeget person
eller organisation.

d) De kontraherende parter forpligter
sig til at efterkomme den afsagte
kendelse.

Artikel X.

Hver af de kontraherende parter kan
overfor den anden kontraherende part til-
kendegive sit ønske om at bringe nær-
værende overenskomst til ophør. Ved en
sådan opsigelse bringes overenskomsten
til ophør 12 måneder efter datoen for den
anden kontraherende parts modtagelse af
meddelelsen, medmindre denne efter ind-
byrdes aftale tilbagekaldes inden nævnte
frists udløb.

Artikel XI.

Nærværende overenskomst træder i
kraft på datoen for dens undertegelse.

Til bekræftelse heraf har de under-
tegnede, af deres respektive regeringer
behørigt befuldmægtige repræsentanter
underskrevet nærværende overenskomst.

Gert í Reykjavík, 22. marz 1950

í tveimur eintökum á íslenzku og dönsku, og skulu báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands:

Bjarni Benediktsson,
utanríkisráðherra Íslands.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Danmerkur:

Bodil Begtrup,
sérlegur sendiherra og ráðherra með umboði fyrir Danmörku á Íslandi.

Udfærdiget í Reykjavík
den 22. marts 1950

í to eksemplarer i det islandske og det danske sprog, idet begge tekster har samme gyldighed.

For den islandske regering:

Bjarni Benediktsson,
Islands udenrigsminister.

For den danske regering:

Bodil Begtrup,
Danmarks overordentlige gesandt og befuldmægtigede minister i Island.

VIÐBRÆTIR

I.

Ríkisstjórn Danmerkur heimilar ríkisstjórn Íslands að láta flugfélög, eitt eða fleiri, sem ríkisstjórn Íslands tilnefnir, starfrækja flugferðir á þeim leiðum, sem hér greinir, í báðar áttir:

- | | |
|---|--|
| <p>1) Reykjavík—Kaupmanna-
höfn.</p> <p>2) Reykjavík—Prestwick og/
eða London—Kaup-
mannahöfn.</p> <p>Í Kaupmannahöfn og
London er óheimilt að
taka eða setja á land far-
þega, vörufarm og póst
til flutnings á milli þess-
ara staða.</p> <p>3) Reykjavík—Stavanger og/
eða Oslo og/eða Gauta-
borg—Kaupmannahöfn.</p> <p>4) Reykjavík—Færeyjar—
Prestwick.</p> | <p>Eina eða
fleiri af
þessum
leiðum má
fram-
lengja til
Stokk-
hólms og
Finn-
lands.</p> |
|---|--|

II.

Ríkisstjórn Íslands heimilar ríkisstjórn Danmerkur að láta flugfélög, eitt eða fleiri, sem ríkisstjórn Danmerkur tilnefnir, starfrækja flugferðir á þeim leiðum, sem hér greinir, í báðar áttir:

TILLÆG

I.

Den danske regering giver den islandske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter i begge retninger:

- | | |
|--|---|
| <p>1) Reykjavík—København</p> <p>2) Reykjavík—Prestwick og/
eller London—Køben-
havn.</p> <p>I København og Lon-
don må ikke optages og
afsættes passagerer, lad-
ning og post til befor-
dring mellem disse
pladser.</p> <p>3) Reykjavík—Stavanger og/
eller Oslo og/eller Gøte-
borg—København.</p> <p>4) Reykjavík—Færøerne—
Prestwick.</p> | <p>en eller
flere af
disse ruter
kan ud-
strækkes
til Stock-
holm og
Finland.</p> |
|--|---|

II.

Den islandske regering giver den danske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter i begge retninger:

- 84 1) Kaupmannahöfn—
3. okt. Reykjavík, ef til vill með
viðkomu í Færeyjum.
2) Kaupmannahöfn—Prest-
wick—Reykjavík, ef til
vill með viðkomu í Fær-
eyjum.
3) Kaupmannahöfn—
Stavanger—Reykjavík.
4) Kaupmannahöfn—Reykja-
vík—New York og/eða
Chicago og/eða Montreal,
með viðkomu á milli-
stöðvum.

Eina eða
fleiri af
þessum
leiðum má
fram-
lengja til
Græn-
lands.

III.

Þeim flugfélögum, sem tilnefnd hafa verið af öðrum samningsaðilanum, skulu veitt réttindi til yfirferðar og viðkomu án flutningsréttinda á landsvæði hins aðilans, svo og réttindi til að taka við og skila farþegum, pósti og vörum í millilandaflutningi á ofangreindum flugleiðum.

IV.

Samningsaðilar eru ásáttir um:

- a) að það flugvélarými, sem flugfélögin láta í té, skuli miðað við flutningsþörfina;
b) að flugfélög landanna skuli gæta sameiginlegra hagsmuna sinna á þeim flugleiðum, sem báðir starfrækja, þannig að loftferðastarfsemi hvorugs ríkis sé íþyngt á ótilhlýðilegan hátt;
c) að í starfrækslu þeirra flugferða, sem í viðbætinum greinir, skuli fyrst og fremst stefna að því, að flugvélarýmið sé í samræmi við flutningsþörfina milli heimalands flugfélagsins og ákvörðunarlandsins;
d) að á ofangreindum stöðum og leiðum skuli framkvæma heimildina til að taka við og skila millilandaflutningi til eða frá þriðja ríki, í samræmi við þær reglur um skipulagningu flugmálanna, sem ríkisstjórnir beggja landanna fylgja, og með því skilyrði, að flugvélarýmið sé miðað við:

- 1) København—Reykjavík,
evt. via Færøerne.
2) København—Prestwick—
Reykjavík, evt. via Fær-
øerne.
3) København—Stavanger—
Reykjavík.
4) København—Reykjavík—
New York og/eller Chicago
og/eller Montreal via mel-
lemliggende pladser.

en eller
flere af
disse ruter
kan ud-
strækkes
til Grøn-
land.

III.

De af hver af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber tilstås på den anden kontraherende parts territorium ret til overflyvning og teknisk mellem-landing såvel som ret til i international trafik at afsætte og optage passagerer, post og gods på de ovenfor anførte ruter.

IV.

Der er mellem de kontraherende parter enighed om,

- a) at den af de to landes luftfartselskaber indsatte transportkapacitet skal tilpasses efter trafikbehovet;
b) at de to landes luftfartselskaber på de strækninger, der beflyves af dem begge, skal tage hensyn til deres gensidige interesser, således at deres respektive luftfart ikke påvirkes på utilbørlig måde;
c) at det ved driften af de i nærværende tillæg omhandlede ruter skal være hovedformålet at tilvejebringe en kapacitet, der svarer til trafikbehovet mellem det land, hvor luftfartselskabet er hjemmehørende, og det land, for hvilket trafikken er bestemt;
d) at retten til på de anførte pladser og strækninger at optage og afsætte international trafik, bestemt for eller kommede fra et tredieland, skal udøves i overensstemmelse med de af begge regeringer anerkendte almindelige principper for en planmæssig udvikling og på betingelse af, at kapaciteten fastsættes i forhold til:

1. flutningsþörfina milli upprunastaðar og ákvörðunarstaðar;
2. þær kröfur, sem gerðar eru um hagsýnan rekstur langleiðaflegsins;
3. flutningsþörf svæðis, sem flogið er um, og sé þá tekið tillit til annarra ferða, sem haldið er uppi þar um slóðir.

V.

Fargjöld og flutningsgjöld skulu ákveðin á sanngjarnan hátt með sérstakri hliðsjón af réttlætunlegum sparnaði í rekstri, eðlilegum ágóða og þeim aðstæðum, sem sérstaklega eiga við á hverri leið, t. d. hraða og aðbúnaði.

Við ákvörðun gjaldanna skal tekið tillit til tillagna alþjóðalofthlutningasambandsins (IATA).

Nú liggja ekki fyrir neinar tillögur frá loftflutningasambandinu, og skulu þá íslensku og dönsku flugfélögin sín á milli ákveða fargjöld og flutningsgjöld á þeim hluta leiðanna, sem þau fljúga bæði um, og skulu þau, — ef ástæða þykir til —, ráðgast við flugfélög þriðja ríkis, sem að einhverju eða öllu leyti halda uppi flugferðum á sömu leiðum.

Gjöldin skulu háð samþykki flugmálastjórnna beggja landa.

Nú koma flugfélögin sér ekki saman um ákvörðun gjalda eða flugvélarými og skulu þá flugmálastjórnir beggja landanna reyna að finna viðunandi lausn á málinu.

Ef eigi næst samkomulag, skal málinu skotið til úrskurðar gerðardóms samkv. 9. gr. samningsins.

Við undirritun samningsins voru eftirfarandi orðsendingar afhentar:

UTANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Háttvirtu sendiherra,

Með tilvisun til loftferðasamnings milli Íslands og Danmerkur, sem undirritaður var í dag, leyfi ég mér að tilkynna yður, að samkvæmt 2. gr. a. í samningnum tilnefnið ríkisstjórn Íslands hér með Flugfélag Íslands h.f. og Loftleiðir h.f. til að

1. Trafíkbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandet, 84
2. kravene om en økonomisk drift af langdistanceruterne, 3. okt.
3. det bestående trafikbehov i de områder, der passerer, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

V.

Tarifferne skal fastsættes med henblik på rimelige takster under særlig hensyntagen til forsvarlig driftsøkonomi, et normalt udbytte og det for hver rute karakteristiske, såsom hastigheds- og bekvemmelighedsforholdene.

Ved fastsættelsen af disse tariffer skal der tages hensyn til den internationale lufttransportssammenslutning (IATA)'s henstillinger.

Dersom der ikke foreligger henstillinger fra denne sammenslutning, skal de islandske og de danske luftfartselskaber indbyrdes træffe aftale om de tariffer for passagerer og gods, der skal anvendes på de strækninger af ruterne, som de beflyver i fællesskab, efter — hvis der skønnes at foreligge anledning dertil — at have rådført sig med tredielandes luftfartselskaber, der helt eller delvis beflyver samme strækninger.

Disse tariffer skal forelægges de to landes kompetente luftfartsmyndigheder til godkendelse.

Dersom luftfartselskaberne ikke kan blive enige om fastsættelsen af tarifferne eller om bestemmelsen af transportkapaciteten, skal de to landes kompetente luftfartsmyndigheder bestræbe sig for at opnå en tilfredsstillende ordning.

I sidste instans henvises sagen til voldgift i overensstemmelse med overenskomstens artikel IX.

Reykjavík, 22. marz 1950.

84 hafa á hendi flug á þeim leiðum, sem greindar eru í I. kafla viðbættisins við samninginn.

Í þessu sambandi leyfi ég mér að staðfesta það fyrir hönd ríkisstjórnar minnar, að í viðræður þeim, sem fóru fram áður en samningurinn var undirritaður, varð samkomulag um eftirfarandi atriði:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) — sem starfar með Det Norske Luftfartselskab (DNL) og Aktiebolaget Aërotransport (ABA) og bera þessi þrjú félög þá heitið Scandinavian Airlines System (SAS) — er heimilt að halda uppi flugi á þeim leiðum, sem greindar eru í samningnum, með loftförum, áhöfnum og útbúnaði frá hvoru hinna tveggja flugfélaganna eða báðum.

2. Að svo miklu leyti, sem Det Danske Luftfartselskab (DDL) notar loftför, áhafnir og útbúnað hinna félaganna í Scandinavian Airlines System (SAS), gilda ákvæði samningsins um þau loftför, áhafnir og útbúnað eins og um væri að ræða loftför, áhafnir og útbúnað í eigu Det Danske Luftfartselskab (DDL), og danske flugmálastjórnin og Det Danske Luftfartselskab bera að þessu leyti fulla ábyrgð samkvæmt samningnum.

Ég leyfi mér, háttvirtu sendiherra, að votta yður sérstaka virðingu mína.

Sendiherra Danmerkur,
Fru Bodil Begtrup,
Reykjavík.

Bjarni Benediktsson.

KONGELIG DANSK GESANDTSKAB

Reykjavík, den 22. marts 1950.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Island har jeg den ære at meddele Dem, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 2 a udpeger Det Danske Luftfartselskab (DDL) til at beflyve de i afsnit II i tillægget til overenskomstens anførte ruter.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, der er gået forud for overenskomstens undertegnelse, er opnået enighed om følgende aftale:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS) samarbejder med Det Norske Luftfartselskab (DNL) og Aktiebolaget Aërotransport (ABA), kan beflyve de det i henhold til overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende hvert af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende selskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Med den mest udmærkede højagtelse forbliver jeg Deres Excellences
ærbødigste

Hans Excellence,
hr. udenrigsminister Bjarni Benediktsson,
Reykjavík.

Bodil Begtrup.