

AUGLÝSING

80

14. júlí

um breytingar á viðskiptasamningi við Pólland.

Hinn 20. júní 1951 var undirrituð bókun í Varsjá um nokkrar breytingar á viðskiptasamningi þeim við Pólland, er undirritaður var 15. desember 1950.

Samkvæmt bókun þessari lækkar magn nokkurra þeirra vörutegunda, sem gert er ráð fyrir, að Pólverjar kaupi af Íslendingum á samningstímabilinu, og kolamagn það, sem Íslendingar kaupa af Pólverjum lækkar, en nokkrar vörutegundir á pólska vörulistanum eru felldar niður. Jafnframt er fiskimjöli bætt á íslenzka vörulistann, og pergamentpappír á pólska vörulistann.

Utanríkisráðuneytið, 14. júlí 1951.

Bjarni Benediktsson.

Hans G. Andersen.

AUGLÝSING

81

20. júlí

um loftferðasamning milli Íslands og Noregs.

Hinn 14. júlí 1951 var undirritaður í Reykjavík loftferðasamningur milli Íslands og Noregs. Samningurinn gekk í gildi við undirritun.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytið, 20. júlí 1951.

Bjarni Benediktsson.

Hans G. Andersen.

Fylgiskjal.**LOFTFERÐASAMNINGUR**

milli Íslands og Noregs.

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Noregs, sem hafa ákveðið að gera með sér samning um loftferðir milli Íslands og Noregs, hafa í því skyni tilnefnt fulltrúa með umboði og hafa þeir orðið á-sáttir um eftirfarandi ákvæði:

1. gr.

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

LUFTFARTSAVTALE

mellom Norge og Island.

Den norske regjering og den islandske regjering har, etter å være blitt enige om å slutte en luftfartsavtale mellom Norge og Island, for dette formål oppnevnt behørig befullmektigede representanter, som er blitt enig om følgende bestemmelser:

Artikkel I.

De kontraherende parter gir hverandre de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale, og som behøves for å opprette de luftruter som er nevnt i vedlegget. Den kontraherende part som har fått omhandlede rettigheter, kan etter for-

81 samkvæmt ákvörðun þess samningsaðila, 20. júlí 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 flugfélögum 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 eru samningsaðilar ásatir um:

a) 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) að eldsneyti, smurningsoliur 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, skuli njóta sömu kjara um tollaálögur, skoðunargjöld og önnur innanlandsgjöld og gilda um innlend flugfélög eða flugfélög þeirra ríkja, sem beztukjara njóta.

godtbefinnende sette i gang trafikken på disse luftruter straks eller på et senere tidspunkt.

Artikkel II.

a) Driften av enhver av de luftruter som den ene kontraherende part har gitt den annen rett til å opprette, kan settes igang så snart sistnevnte part har utpekt et eller flere luftfartsselskaper til å drive nevnte rute. Den kontraherende part som har gitt rettighetene, er, med forbehold av bestemmelsene i artikkel VI, forpliktet til uten opphold å gi den nødvendige driftstillatelse til det eller de utpekte luftfartsselskaper.

b) Den kontraherende part som har gitt ovennevnte rettigheter, kan för den gir det eller de utpekte luftfartsselskaper tillatelse til å drive de luftruter som er nevnt i avtalen, pålegge vedkommende selskap, overensstemmende med de lover og bestemmelser som er gjeldende i dens territorium, å avgi til derværende luftfartsmyndighet oppgaver vedrørende sine kvalifikasjoner.

Artikkel III.

For å hindre diskriminering og for å sikre ensartet behandling er det enighet om følgende:

a) Enhver av de kontraherende parter innrømmer at de avgifter som noen av partene kan pålegge luftfartsselskaper tilhørende den annen kontraherende part for bruk av flyplasser og annen markorganisasjon, ikke skal være høyere enn hva vedkommende parts egne fly i lignende internasjonal trafikk betaler for bruk av slike flyplasser og slik markorganisasjon.

b) Brenselstoffer, smøreoljer og reservedeler som av eller på vegne av et luftfartsselskap, utpekt av den ene kontraherende part, innføres til den annen kontraherende parts territorium og beregnet bare til bruk for vedkommende selskapers fly, skal med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter, og andre avgifter i dette territorium, gis en like gunstig behandling som den som gis nasjonale luftfartsselskaper eller luftfartsselskaper tilhørende land som nyter bestevilkår.

c) að eldsneyti, smurningsoliur og varahlutir, venjulegur útbúnaður og vistir, 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, skuli undanþegið tollaálögum, skoðunargjöldum og öðrum slíkum gjöldum við komu eða burtför frá landsvæði hins samningsaðilans, jafnvel þótt loftförin eyði slíkum forða á flugi innan þess landsvæðis.

4. gr.

Lofthæfnisskirtæini, hæfnisskirtæini 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 hæfnisskirtæinum 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 annaðhvort persónulega eða fyrir milligöngu þriðja manns, sem kemur fram fyrir 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 sóttkvi.

c) Brenselstoffer, smöreoljor, reserve- 81
deler, vanlig útstyr og andre forsyninger 20. júlí
som befinner seg ombord på sivile fly som tilhører en av de kontraherende parter luftfartsselskaper, som er gitt rett til å trafikere luftruter som er nevnt i vedlegget, skal, ved ankomst til og ved avgang fra den annen kontraherende parts territorium, være fritatt for toll- og inspeksjonsavgifter, eller andre lignende avgifter, selv om slike forsyninger blir brukt av nevnte fly under flyging over den sistnevnte parts territorium.

Artikkel IV.

Luftduktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en av de kontraherende parter, skal godkjennes som gyldige av den annen kontraherende part når det gjelder drift av de luftruter som er nevnt i vedlegget. Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til for så vidt angår flyging over dens eget territorium, å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne borgere av en annen stat.

Artikkel V.

a) En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til og avgang fra dens territorium av fly i internasjonal trafikk eller angående slike flys drift og navigering innenfor dens territorium, skal komme til anvendelse på fly som tilhører det eller de luftfartsselskaper som den annen kontraherende part har utpekt.

b) Passasjerer, besetninger og befraktere skal, så vel som når de selv handler som når det gjelder handlinger som en tredjemann utfører i deres navn og for deres regning, overholde lover og bestemmelser som på hver av de kontraherende partes territorier gjelder for innreise, opphold og avreise for passasjerer, besetninger og tilsvarende bestemmelser for gods, slik som bestemmelser angående inn- og utreise, immigrasjon, pass, toll og karantene.

81
20. júlí

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 þegnar 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 alþjóðaflugmálastofnuninni.

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 flugmálayfirvalda 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 nótskiptum.

Nú tekur alþjóðasamningur um loftferðir gildi hjá báðum samningsaðilum, og skulu þeir þá sín á milli samræma ákvæði þessa samnings og viðbætisins við hann ákvæðum slíks alþjóðasamnings.

9. gr.

a) Samningsaðilar hafa komið sér saman um að vísa sérhverjura ágreiningi varðandi skýringu eða framkvæmd á samningi þessum eða viðbætinum, sem þeim hefur ekki tekizt að jafna með viðræðum sín á milli, til gerðardóms eða annars aðila eða stofnunar, sem þeim kemur saman um.

Artikkel VI.

Enhver av de kontraherende parter forbeholder seg rett til å nekte å innvilge eller til å tilbakekalle drifttillatelse for et luftfartsselskap, utpekt av den annen kontraherende part, i tilfelle den ikke er overbevist om at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll med dette luftfartsselskap ligger hos den sistnevnte kontraherende parts statsborgere, eller hvis dette luftfartsselskap ikke, som foreskrevet i artikkel V ovenfor, overholder lover og bestemmelser i den stat innen hvis territorium det trafikerer, eller ikke oppfyller sine forpliktelser etter denne avtale.

Artikkel VII.

Denne avtale og alle andre avtaler i tilknytning til den skal registreres hos den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon.

Artikkel VIII.

I tilfelle av at den ene av de to kontraherende parter finner det ønskelig å endre noen bestemmelse i vedlegget til denne avtale, kan parten anmode om at de to kontraherende parter luftfartsmyndigheter skal samrå seg om dette. Slik samråding skal ta til innen 60 dager etter at begjæringen ble satt fram. Enhver endring som disse luftfartsmyndigheter er blitt enige om, trer i kraft etter å være blitt bekreftet ved en utveksling av diplomatiske noter.

Hvis en alminnelig flersidig luftfarts-overenskomst trer i kraft for begge de kontraherende parter, skal disse forhandle for å bringe denne avtale med vedlegg i samsvar med bestemmelsene i nevnte overenskomst.

Artikkel IX.

a) De kontraherende parter er enige om å henvise enhver tvist som ikke kan løses gjennom direkte forhandlinger, angående tolkning eller praktiseringen av denne avtale eller dens vedlegg, til en voldgiftsdomstol eller til en annen person eller annet organ som de i fellesskap har utpekt.

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

c) Samningsaðilar geta með samkomulagi sín á milli lagt ágreininginn undir úrskurð ráðs alþjóðflugmálastofnunarinnar, sem stofnað var með samþykkt um alþjóðflugmál, er undirrituð var í Chicago hinn 7. desember 1944.

10. gr.

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

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 og sett þar við innsigli sín.

Gert í Reykjavík, 14. júlí 1951, í tveimur eintökum á íslensku og norsku, og skulu báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands:

Bjarni Benediktsson,
utanríkisráðherra Íslands.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Noregs:

Thorgeir Anderssen-Rysst,
sérlegur sendiherra og ráðherra með umboði fyrir Noreg á Íslandi.

b) De kontraherende parter forplikter 81 seg til å rette seg etter en slik avgjørelse. 20. júlí

c) En slik tvist kan, hvis begge de kontraherende parter ønsker det, innbringes for rådet i den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon, opprettet ved Overenskomsten om Internasjonal Sivil Luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944.

Artikkel X.

Enhver av de kontraherende parter må underrette den annen part hvis den ønsker å si opp denne avtale. En slik oppsigelse trer i kraft 12 måneder etter den dag da den annen kontraherende part mottok melding om oppsigelsen med mindre oppsigelsen er trukket tilbake etter overenskomst för utløpet av denne frist.

Artikkel XI.

Denne avtale skal tre i kraft den dag den blir underskrevet.

Til bekreftelse herav har de undertegnede, av sine respektive regjeringer behørig befullmektigede representanter, underskrevet nærværende avtale og forsynt den med sine segl.

Utferdiget i Reykjavík den 14. juli 1951 i to eksemplarer på norsk og islandsk som begge skal ha samme gyldighet.

For den norske regjering:

Thorgeir Anderssen-Rysst,
Norges overordentlige Sendemann og befullmektigede Minister i Island.

For den islandske regjering:

Bjarni Benediktsson,
Islands utenriksminister.

81

20. júlí

VIÐBÆTIR

I.

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

1. Noregur — um millistöðvar — Ísland og stöðvar þar fyrir handan í báðar áttir.

II.

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

1. Ísland — um millistöðvar — Noregur og stöðvar þar fyrir handan í báðar áttir.

III.

Þeim flugfélögum, sem tilnefnd hafa verið af öðrum samningsaðilanum í samræmi við ákvæði samningsins, 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 miða 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,

VEDLEGG

I.

Den islandske regjering gir den norske regjering rett til ved et eller flere luftfartsselskaper, som den har utpekt, å drive følgende rute:

1. Norge — via mellomliggende steder — Island, og punkter bortenfor i begge retninger.

II.

Den norske regjering gir den islandske regjering rett til ved et eller flere luftfartsselskaper, som den har utpekt, å drive følgende rute:

1. Island — via mellomliggende steder — Norge, og punkter bortenfor i begge retninger.

III.

De luftfartsselskaper som hver av de kontraherende parter har utpekt i samsvar med avtalens betingelser, gis på den annen kontraherende parts territorium rett til overflyging og teknisk mellomadning så vel som rett til i internasjonal trafikk å sette av og ta opp passasjerer, post og gods på de ovennevnte ruter.

IV.

De kontraherende parter er enige om:

a) at den transportkapasitet som settes inn av de to lands luftfartsselskaper skal være avpasset etter trafikkbehovet;

b) at de to lands luftfartsselskaper på felles rutestrekninger skal ta hensyn til hverandres gjensidige interesser, slik at deres respektive ruter ikke påvirkes på utilbørlig måte;

c) at de ruter som er angitt i nærværende vedlegg, skal ha som hovedmål å skaffe tilveie en kapasitet som svarer til transportbehovet mellom det land selskapet hører hjemme i og det land som trafikken er bestemt for;

d) at retten til på angitte punkter og ruter å ta opp og sette av internasjonal trafikk som skal til eller kommer fra tredje land, skal brukes i samsvar med de av de to regjeringer anerkjente alminnelige prinsipper for planmessig ut-

og með því skilyrði, að flugvélarýmið sé miðað við:

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

V.

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

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

c) Nú liggja ekki fyrir neinar tillögur frá loftflutningasambandinu, og skulu þá íslenzku og norsku flugfélögin sín á milli ákveða fargjöld og flutningsgjöld á þeim hluta leiðanna, sem þau fljúga hæði 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.

d) Gjöldin skulu háð samþykki flugmálastjórna beggja landa.

e) Nú koma flugfélögin sér ekki saman um ákvörðun gjalda og skulu þá flugmálastjórnir beggja landanna gera sitt ýtrasta til að finna viðunandi lausn á málinu.

f) Ef eigi næst samkomulag, skal málinu skotið til úrskurðar gerðardóms samkvæmt 9. gr. samningsins.

vikling av luftfarten, og således at kapasiteten avpasses etter:

1. transportbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene,
2. behovet for økonomisk drift av langdistanseruter, og
3. det bestående transportbehov i de områder som passerer, idet det tas hensyn til lokale og regionale ruter.

V.

a) Takstene skal fastsettes på rimelig nivå, idet det særlig tas hensyn til driftsøkonomien, rimelig fortjeneste, de takster som brukes av andre luftfartsselskaper og de særlige forhold som karakteriserer driften av hver enkel rute, så som fart og komfort.

b) Ved fastsetting av disse takster skal innstillinger fra International Air Transport Association bli tatt i betraktning.

c) Hvis slike innstillinger mangler, skal de utpekte norske og islandske luftfartsselskaper sammen bli enige om de passasjer- og godstakster som skal anvendes på strekninger av de avtalte ruter som er felles for deres selskaper, eventuelt etter samråding med tredje lands luftfartsselskaper som helt eller delvis driver ruter på de samme strekninger.

d) Disse takster skal forelegges de to lands kompetente luftfartsmyndigheter til godkjenning.

e) Såfremt luftfartsselskapene ikke kan bli enige om fastsettning av takstene, skal de to lands luftfartsmyndigheter gjøre sitt beste for å komme til en tilfredsstillende løsning.

f) I siste instans skal saken henvises til voldgift som forutsatt i avtalens artikkel IX.

81

20. júlí

Við undirritun samningsins voru eftirfarandi orðsendingar afhentar:

UTANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Reykjavík, 14. júlí 1951.

Háttvirtí sendiherra,

Með tilvisun til loftferðasamnings milli Íslands og Noregs, 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

81 hafa á hendi flug á þeim leiðum, sem greindar eru í II. kafla viðbættisins við samn-
20. júlí inginn.

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

1. Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) — sem starfar með Det Danske Luftfartselskab (DDL) og Aktiebolaget Aérotransport (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 I. kafla viðbættisins við samninginn, með loftförum, áhöfnum og útbúnaði frá hvoru hinna tveggja flugfélaganna eða báðum.
2. Að svo miklu leyti sem Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) 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 Norske Luftfartselskab (A/S) (DNL), og norska ríkisstjórnin og Det Norske Luftfartselskab (A/S) (DNL) bera að þessu leyti fulla ábyrgð samkvæmt samningnum.

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

Bjarni Benediktsson.

Sendiherra Noregs, Thorgeir Anderssen-Rysst, Reykjavík.

Reykjavík, 14. júlí 1951.

Kjære herr Utenriksminister,

Under henvisning til den luftfartssavtale mellom Norge og Island som idag er blitt underskrevet, har jeg den ære å meddele at den norske Regjering i samsvar med avtalens artikkel II a) utpeker Det Norske Luftfartsselskap A/S til å drive den rute som er anført i avsnitt I i vedlegget til avtalen.

I denne forbindelse har jeg den ære på vegne av min Regjering å bekrefte at det under de forhandlinger som gikk forut for underskrivningen av avtalen, ble oppnådd enighet om følgende: —

1. Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) som samarbeider med Det Danske Luftfartsselskab (DDL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive den rute som er nevnt i avsnitt I i vedlegget til avtalen, med luftfartøyer, mannskaper og utstyr tilhørende hvert av de to andre luftfartsselskaber, eller dem begge.
2. I den utstrekning Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) benytter luftfartøyer, mannskaper og utstyr tilhørende de andre selskaper som deltar i Scandinavian Airlines System (SAS), finner avtalens bestemmelser anvendelse på slike luftfartøyer, mannskaper og utstyr på samme måte som om disse tilhørte Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL), og den norske Regjering og Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL), påtar seg det fulle ansvar for dette i henhold til avtalen.

Jeg benytter denne anledning til å forsikre herr Utenriksministeren om min mest utmerkede høyaktelse.

Thorgeir Anderssen-Rysst.

H. E.

Herr Bjarni Benediktsson, Islands Utenriksminister, Reykjavík.