um tíma sem ekki skyldi vera lengri en fimm mánuðir.

2. Rökstuðningur skal fylgja dómi gerðardóms. Dómur er endanlegur og bindandi fyrir deiluaðila.

3. Nú kemur upp deila milli aðila um túlkun eða fullnustu á dómi gerðardóms og getur þá deiluaðili vísað henni til þess gerðardóms sem dóminn kvað upp, ef hann er tiltækur, eða til annars gerðardóms sem komið er á í því skyni á sama hátt og þeim fyrri.

time-limit for a period which should not exceed five months.

2. The award of the arbitral tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and binding upon the parties to the dispute.

3. Any dispute which may arise between the parties concerning the interpretation or execution of the award may be submitted by either party to the arbitral tribunal which made the award or, if the latter cannot be seized thereof, to another tribunal constituted for this purpose in the same manner as the first.

23. október 1995 Nr. 14

AUGLÝSING

um loftferðasamning við Bandaríkin.

Samningur ríkisstjórnar Bandaríkja Norður-Ameríku og ríkisstjórnar Íslands um flutninga í lofti, sem gerður var í Washington 14. júní 1995, öðlaðist gildi 12. október 1995.

Við gildistöku samningsins féllu úr gildi loftflutningasamningur frá 27. janúar 1945, sbr. Samninga Íslands við erlend ríki nr. 142, ásamt breytingu á honum frá 17. ágúst 1978, sbr. auglýsingu í C-deild Stjórnartíðinda nr. 10/1978, samningur um flutninga á íslenskum farþegum og pósti með flugvélum frá 27. janúar og 11. apríl 1945, sbr. Samninga Íslands við erlend ríki nr. 143, og samkomulag frá 24. júní 1970 varðandi flug Loftleiða, sbr. auglýsingu í C-deild Stjórnartíðinda nr. 20/1970.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytið, 23. október 1995.

Halldór Ásgrímsson.

Helgi Ágústsson.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR
ríkisstjórnar Bandaríkja Norður-Ameríku og ríkisstjórnar Íslands um flutninga í lofti.

Ríkisstjórn Bandaríkja Norður-Ameríku og ríkisstjórn Íslands (hér á eftir nefndar „aðilar"),

hafa hug á að stuðla að alþjóðaflugi sem byggist á samkeppni milli flugfélaga á markaði þar sem opinber afskipti og stjórnun eru í lágmarki,

hafa hug á að greiða fyrir auknum möguleikum í millilandaflutningum í lofti,

hafa hug á að gera flugfélögum kleift að bjóða ferðamönnum og sendendum fjölbreytta þjón-

AIR TRANSPORT AGREEMENT
between Government of the United States of America and the Government of Iceland

The Government of the United States of America and the Government of Iceland (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a vari-

ustu fyrir sem lægst verð, sem hvorki er undirverðlagning né skapar mismunun og er ekki misnotkun á yfirburðastöðu, og vilja hvetja einstök flugfélög til að fara inn á nýjar brautir í verðlagningu og verðsamkeppni,

hafa hug á að tryggja hámarksöryggi og flugvernd í millilandaflutningum í lofti og árétta þungar áhyggjur sínar vegna aðgerða eða hótana gegn flugvernd loftfara, sem tefla öryggi manna eða eigna í tvísýnu og hafa óæskileg áhrif á rekstur flutninga í lofti auk þess að grafa undan tiltrú almennings á öryggi í almenningsflugi, og

þar eð þeir eru aðilar að samþykkt um alþjóðaflugmál, sem lögð var fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944,

hafa samþykkt eftirfarandi:

1. gr.

Skilgreiningar.

Í þessum samningi er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir, nema annað sé tekið fram:

1. „Flugmálayfirvöld" eru, að því er varðar Bandaríkin, samgönguráðuneytið eða arftaki þess, og að því er varðar Ísland, samgönguráðuneytið og hver sá einstaklingur eða stofnun sem falið hefur verið að inna af hendi störf sem eru í verkahring síðarnefnda ráðuneytisins.

2. „Samningur" er samningur þessi, viðaukar við hann og allar breytingar þar á.

3. „Flutningar í lofti" eru almennir flutningar á farþegum, farangri, farmi og pósti gegn greiðslu eða leigugjaldi, hvort heldur um er að ræða eina tegund þessara flutninga eða sambland þeirra.

4. „Samþykkt" er samþykkt um alþjóðaflugmál sem lögð var fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, að meðtöldum:

1) öllum breytingum sem hafa öðlast gildi samkvæmt a-lið 94. gr. samþykktarinnar og báðir aðilar hafa fullgilt, og

2) öllum viðaukum eða breytingum á þeim sem samþykktar hafa verið samkvæmt 90. gr. samþykktarinnar, að því marki sem slíkir viðaukar eða breytingar eru í gildi fyrir báða aðila á hverjum tíma.

5. „Tilnefnt flugfélag" er flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi í samræmi við 3. gr. þessa samnings.

6. „Allur kostnaður" er kostnaður sem hlýst af því að veita þjónustu ásamt hæfilegu gjaldi fyrir yfirstjórn.

ety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative methods of pricing and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Iceland, the Ministry of Communications and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Ministry of Communications;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. „Millilandaflutningar í lofti“ eru flutningar sem fara fram í loftrými yfir yfirráðasvæði fleiri en eins ríkis.

8. „Verð“ er fargjald, taxti eða gjald fyrir flutninga í lofti á farþegum (og farangri þeirra) og/eða farmi (að frátöldum pósti) sem flugfélög, að meðtöldum umboðsmönnum þeirra, setja upp og skilyrði fyrir því hvenær slík fargjöld, taxtar eða gjöld gilda.

9. „Viðkoma án flutninga“ er lending í hvaða tilgangi sem er öðrum en að taka um borð eða setja af farþega, farangur, farm og/eða póst í flutningum í lofti.

10. „Yfirráðasvæði“ eru landsvæði sem aðili hefur fullveldi yfir eða eru undir lögsögu, vernd eða gæsluvernd hans ásamt aðliggjandi landhelgi.

11. „Notendagjald“ er gjald sem flugfélagi er gert að greiða fyrir afnot af flugvelli, flugleiðsögu eða aðstöðu eða þjónustu vegna flugverndar ásamt þjónustu og aðstöðu sem því tengist.

2. gr.
Réttindi.

1. Hvor aðili um sig veitir flugfélögum hins aðilans eftirfarandi réttindi til að stunda millilandaflutninga í lofti:

a. rétt til að fljúga yfir yfirráðasvæði sitt án þess að lenda;

b. rétt til viðkomu án flutninga á yfirráðasvæði sínu; og

c. önnur réttindi sem eru tilgreind í þessum samningi.

2. Ekkert í þessari grein veitir flugfélagi eða flugfélögum annars aðilans rétt til að taka um borð farþega, farangur þeirra, farm eða póst á yfirráðasvæði hins aðilans og flytja gegn þóknun til annars ákvörðunarstaðar á yfirráðasvæði síðarnefnda aðilans.

3. gr.
Tilnefning og veiting leyfis.

1. Báðir aðilar hafa rétt til að tilnefna eins mörg flugfélög og þeir sjálfir kjósa til að stunda millilandaflutninga í lofti samkvæmt samningi þessum og til að afturkalla eða breyta slíkum tilnefningum. Slíkar tilnefningar ber að tilkynna hinum aðilanum skriflega eftir diplómatískum boðleiðum og skal tekið fram hvort flugfélagið hafi leyfi til þeirrar tegundar flutninga í lofti sem er tilgreind í I. eða II. viðauka eða báðum.

2. Þegar slík tilnefning berst, og umsókn frá tilnefndu flugfélagi, í því formi og á þann hátt

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations, Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the

sem mælt er fyrir um flugrekstrarleyfi og tæknileyfi, skal hinn aðilinn veita viðeigandi leyfi með eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu að:

a. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið eða þegnar hans, eða hvorir tveggja, hafi verulegt eignarhald og fari í raun með stjórn flugfélagsins;

b. tilnefnda flugfélagið geti fullnægt þeim skilyrðum í lögum og reglum sem venjulega gilda um millilandaflutninga í lofti hjá aðilanum sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar; og

c. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið fylgi stöðlum sem settir eru í 6. gr. (öryggi) og 7. gr. (flugvernd) og stjórni samkvæmt þeim.

form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

4. gr.
Afturköllun leyfis.

1. Hvor aðilinn sem er getur afturkallað, fellt niður um tíma eða takmarkað flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags sem hinn aðilinn hefur tilnefnt ef:

a. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið, þegnar hans eða hvorir tveggja, hafa hvorki verulegt eignarhald né fara í raun með stjórn flugfélagsins;

b. flugfélagið hefur ekki farið að þeim lögum eða reglum sem vísað er til í 5. gr. þessa samnings (beiting laga); eða

c. hinn aðilinn fylgir ekki þeim stöðlum sem settir eru í 6. gr. (öryggi).

2. Rétti sem felst í þessari grein skal aðeins beitt að höfðu samráði við hinn aðilann, nema brýnna aðgerða sé þörf til að koma í veg fyrir áframhaldandi brot á ákvæðum b- og c-liðar 1. mgr. þessarar greinar.

3. Grein þessi takmarkar rétt hvorugs aðilans til að fresta, afturkalla, takmarka eða setja skilyrði fyrir flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga hins aðilans í samræmi við ákvæði 7. gr. (flugvernd).

Article 4
Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

5. gr.
Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði annars aðilans, verið þar eða farið þaðan ber flugfélagi hins aðilans að fara að lögum og reglum hins fyrrnefnda um starfrækslu og flugleiðsögu loftfars.

Article 5
Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði annars aðilans, verið þar eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur um borð í loftfari flugfélags hins aðilans fullnægja lögum og reglum sem gilda um farþega, áhöfn eða farm við komu eða brottför frá yfirráðasvæði fyrrnefnda aðilans (meðal annars fullnægja ákvæðum um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendingaeftirlit, vegabréfaeftirlit, tolleftirlit og sóttkví, eða, ef um póst er að ræða, reglum um póst), eða það skal gert fyrir þeirra hönd.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

6. gr.
Öryggi.

1. Til að starfrækja þá flutninga í lofti sem kveðið er á um í samningi þessum, skulu aðilar viðurkenna sem gild lofthæfisskírteini, hæfisskírteini og leyfi sem eru gefin út eða viðurkennd hjá hinum aðilanum og í gildi eru, að því tilskildu að kröfur um slík skírteini eða leyfi jafngildi að minnsta kosti lágmarksstöðlum sem kunna að verða settir í samræmi við samþykktina. Hins vegar getur hvor aðilinn sem er neitað að viðurkenna sem gild hæfisvottorð og leyfi sem veitt eru eða viðurkennd af hinum aðilanum til handa eigin ríkisborgurum vegna flugs yfir yfirráðasvæði sínu.

2. Hvor aðilinn sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisstaðla hins aðilans er varða flugrekstraraðstöðu, flugáhafnir, loftför og rekstur tilnefnda flugfélagsins. Ef annar aðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn aðilinn fylgi ekki í raun eða stjórni samkvæmt öryggisstöðlum og kröfum á þessum sviðum, sem jafngilda að minnsta kosti lágmarkskröfum sem samkvæmt samþykktinni er heimilt að ákveða, skal hann tilkynna hinum aðilanum niðurstöður sínar og hvað hann telji nauðsynlegt að gera til að fullnægja þessum lágmarksstöðlum og skal þá síðarnefndi aðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar. Báðir aðilar áskilja sér rétt til að fresta, afturkalla eða takmarka flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga, sem hinn aðilinn tilnefnir, ef hinn aðilinn gerir ekki viðeigandi ráðstafanir til leiðréttingar innan eðlilegra tímamarka.

Article 6
Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

7. gr.
Flugvernd.

1. Í samræmi við réttindi og skyldur samkvæmt þjóðarétti árétta aðilar að skyldur þeirra gagnvart hvor öðrum, sem felast í að vernda

Article 7
Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to pro-

almenningsflug gegn ólögmætum aðgerðum, séu óaðskiljanlegur hluti af þessum samningi. Án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur samkvæmt þjóðarétti, ber aðilum sérstaklega að bregðast við í samræmi við ákvæði samnings um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem undirritaður var í Tókíó 14. febrúar 1963, samnings um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara sem undirritaður var í Haag 16. desember 1970 og samnings um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971.

2. Aðilar skulu, að fenginni beiðni, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem nauðsynleg er til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir gegn öryggi slíkra loftfara, farþegum þeirra og áhöfn og flugvallar- og flugleiðsöguaðstöðu og snúast gegn hverju því sem kann að stofna flugvernd flugleiðsöguþjónustu í almenningsflugi í hættu.

3. Aðilar skulu vinna saman í samræmi við alla flugverndarstaðla og viðeigandi framkvæmd sem Alþjóðaflugmálastofnunin mælir með og hefur sett og tilgreindir eru sem viðaukar við samþykktina. Þeir skulu gera kröfur um að rekstraraðilar loftfara sem eru skráð hjá þeim, rekstraraðilar sem hafa aðalumsvif eða fasta búsetu á yfirráðasvæði þeirra, svo og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæði þeirra starfi í samræmi við flugverndarákvæðin.

4. Hvor aðili um sig samþykkir að fara að þeim flugverndarákvæðum sem hinn aðilinn krefst við komu inn á yfirráðasvæði sitt og að gera viðeigandi ráðstafanir til að vernda loftför og skoða farþega, áhöfn, farangur þeirra og handfarangur, ásamt farmi og aðföngum loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða við hleðslu. Einnig skulu báðir aðilar taka til vinsamlegrar athugunar allar óskir hins aðilans um sérstakar flugverndarráðstafanir til að mæta sérstakri hættu.

5. Þegar hætta er á ólöglegri töku loftfars eða öðrum ólöglegum aðgerðum gegn öryggi farþega, áhafnar, loftfars, flugvallar eða flugleiðsöguaðstöðu, eða þegar slíkt á sér stað, skulu aðilar aðstoða hvor annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda endi á slíka atburði eða hættuástand á skjótan og öruggan hátt.

6. Ef aðili hefur gilda ástæðu til að ætla að hinn aðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar

tect 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on February 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.

2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from

greinar um flugvernd geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda aðilans óskað eftir viðræðum við flugmálayfirvöld hins síðarnefnda þegar í stað. Ef ekki næst viðunandi samkomulag innan 15 daga frá því að slík ósk er sett fram má telja að komnar séu forsendur fyrir því að fresta, afturkalla, takmarka eða setja skilyrði fyrir flugrekstrarleyfi og tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga síðarnefnda aðilans. Ef neyðarástand skapast getur aðili gripið til bráðabirgðaaðgerða áður en 15 dagar eru liðnir.

the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

8. gr.
Svigrúm til viðskipta.

1. Flugfélög beggja aðila eiga rétt á að opna skrifstofur á yfirráðsvæði hins aðilans til að kynna og selja flutninga í lofti.

2. Flugfélög sem hvor aðilinn um sig tilnefnir eiga rétt á, í samræmi við lög og reglur hins aðilans um komu, búsetu og atvinnu, að flytja að og hafa á yfirráðasvæði hins aðilans starfsmenn við stjórnun, sölu, tæknistörf, rekstur og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til að annast flutninga í lofti.

3. Hvert tilnefnt flugfélag á rétt á að sjá um rekstur eigin flugþjónustu á yfirráðsvæði hins aðilans (eigin afgreiðsla) eða, ef það svo kýs, velja umboðsmann úr hópi þeirra sem um það keppa til að annast þá þjónustu að hluta eða að öllu leyti. Þessi réttur takmarkast einungis af ytri aðstæðum er varða öryggi á flugvelli. Ef slík atriði útiloka eigin afgreiðslu skulu öll flugfélög eiga aðgang að flugþjónustu á jafnræðisgrundvelli. Gjöld skulu miðast við kostnað vegna veittrar þjónustu og slík þjónusta skal í eðli sínu vera sambærileg og í sama gæðaflokki og eigin afgreiðsla væri.

4. Flugfélög beggja aðila mega stunda beina sölu á flutningum í lofti á yfirráðasvæði hins aðilans og, að eigin vild flugfélags, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna nema sérstaklega sé kveðið á um annað í reglugerðum um leiguflug í upprunalandi leiguflugsins er varða vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega. Öll flugfélög hafa rétt til að selja slíka flutninga og er hverjum sem er frjálst að kaupa slíka flutninga í gjaldmiðli yfirráðasvæðisins eða í auðskiptanlegum gjaldmiðli.

5. Öll flugfélög eiga rétt á að skipta tekjum sem fást umfram útgjöld á staðnum yfir í eigin

Article 8
Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local rev-

gjaldmiðil og senda til heimalandsins, sé þess óskað. Heimila skal gjaldeyrisskipti og peningasendingar umsvifalaust og án takmarkana eða skattlagningar á gengi sem gildir um viðskipti og peningasendingar þann dag sem flugfélagið fyrst sækir um að senda peningana.

6. Flugfélögum beggja aðila skal vera heimilt að greiða útgjöld á staðnum, þar á meðal fyrir eldsneyti, á yfirráðasvæði hins aðilans í þarlendum gjaldmiðli. Flugfélögum beggja aðila er heimilt, að eigin vild, að greiða slík útgjöld á yfirráðasvæði hins aðilans í auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlendum gjaldeyrisreglum.

7. a) Hvaða tilgreint flugfélag sem er getur, í rekstri eða þjónustu sem hefur verið heimiluð á umsömdum leiðum, tekið upp markaðssamstarf á borð við föst sætakaup, sameiginlegt flugnúmer eða leigu við

i) flugfélag eða flugfélög hvors aðilans sem er; og

ii) flugfélag eða flugfélög þriðja aðila, að því tilskildu að þriðja land veiti heimild eða leyfi fyrir sambærilegu fyrirkomulagi milli flugfélaga hins aðilans og annarra flugfélaga fyrir þjónustu til, frá og um þriðja land; að því tilskildu að öll flugfélög sem eiga hlut að slíku fyrirkomulagi 1) hafi til þess tilskilin leyfi og 2) fullnægi þeim kröfum sem vanalega gilda um slíkt fyrirkomulag.

b) Ef flugfélag annars aðilans heldur uppi þjónustu milli staðar á yfirráðasvæði hins aðilans og staðar í þriðja landi samkvæmt sameiginlegu flugnúmerafyrirkomulagi í hvaða flugáfanga sem er á þeirri leið með flugfélagi frá hinum aðilanum, skal fyrrnefndi aðilinn, þrátt fyrir ákvæði ii-liðar hér að framan, heimila eða leyfa hvaða flugfélagi sem er frá síðarnefnda aðilanum að nota sameiginlegt flugnúmerafyrirkomulag með hvaða flugfélagi sem er á hvaða hluta flugáfanga sem er á leið milli þriðja lands og síðarnefnda aðilans um stað eða staði á yfirráðasvæði fyrstnefnda aðilans.

enues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. (a) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

i) an airline or airlines of either Party; and

ii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

(b) Notwithstanding the proviso of ii above, if an airline of one Party holds out service between a point in the other Party's territory and a point in a third country by means of a code-share arrangement on any segment of that service with an airline of the other Party, the first Party must authorize or allow any airline of the other Party to code share with any airline on any segment of services between that third country and the other Party via a point or points in the territory of the first Party.

9. gr.
Tollar og gjöld.

1. Loftför sem eru starfrækt í millilandaflutningum af tilnefndum flugfélögum annars aðilans, venjulegur búnaður þeirra, búnaður á jörðu niðri, eldsneyti, smurolíur, einnota tæknibirgðir, varahlutir (meðal annars hreyflar), aðföng loftfars

Article 9
Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare

(meðal annars, en þó ekki eingöngu, matur, drykkur og áfengi, tóbak og aðrar vörur sem ætlaðar eru til neyslu eða sölu til farþega á flugi í takmörkuðu magni) og aðrar vörur eingöngu ætlaðar til nota í tengslum við rekstur eða þjónustu við loftfar í millilandaflutningum skulu, við komu til yfirráðasvæðis hins aðilans, með gagnkvæmum hætti vera undanþegin öllum innflutningstakmörkunum, eignasköttum og fjármagnssköttum, tollum, vörugjöldum og álíka gjöldum sem 1) innlend yfirvöld leggja á og 2) grundvallast ekki á kostnaði vegna veittrar þjónustu, að því tilskildu að slíkur búnaður og birgðir verði ekki teknar frá borði.

2. Enn fremur skal eftirfarandi vera gagnkvæmt undanþegið sköttum, álögum, tollum og gjöldum sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, að undanskildum gjöldum sem grundvallast á útgjöldum vegna veittrar þjónustu:

a. aðföng loftfars sem eru aðflutt eða fengin á yfirráðasvæði aðila og færð um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari flugfélags hins aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði aðilans þar sem þau voru tekin um borð;

b. búnaður á jörðu niðri og varahlutir (meðal annars hreyflar) sem eru aðfluttir á yfirráðasvæði aðila vegna þjónustu, viðhalds eða viðgerða á loftfari flugfélags hins aðilans sem er notað í millilandaflutningum í lofti;

c. eldsneyti, smurolíur og einnota tæknibirgðir sem eru aðfluttar eða fengnar á yfirráðasvæði aðila til nota í loftfari flugfélags hins aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði aðilans þar sem þau voru tekin um borð; og

d. kynningar- og auglýsingaefni sem er aðflutt eða fengið á yfirráðasvæði samningsaðila og tekið um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari frá flugfélagi hins samningsaðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á þau aðföng á þeim hluta ferðarinnar sem er yfir yfirráðasvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð.

3. Krefjast má þess að búnaður og birgðir sem um getur í 1. og 2. mgr. þessarar greinar verði undir eftirliti eða stjórn viðkomandi yfirvalda.

parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. Undanþágur sem kveðið er á um í þessari grein skulu einnig fáanlegar þegar tilnefnt flugfélag annars aðilans hefur gert samninga við annað flugfélag, sem með líkum hætti nýtur slíkra undanþága hjá hinum aðilanum, um lán eða færslu á þeim vörum sem tilgreindar eru í 1. og 2. mgr. þessarar greinar á yfirráðasvæði hins aðilans.

10. gr.
Notendagjöld.

1. Notendagjöld sem þar til bær yfirvöld eða stofnanir hvors aðila um sig geta lagt á flugfélög hins aðilans skulu vera réttlát, eðlileg, ekki mismuna á óréttlátan hátt og skal þeim skipt jafnt niður á notendaflokka. Slík notendagjöld skulu ávallt lögð á flugfélög hins aðilans með skilmálum sem ekki eru óhagstæðari en hagstæðustu skilmálar sem bjóðast öðrum flugfélögum á þeim tíma sem gjöldin eru lögð á.

2. Notendagjöld sem lögð eru á flugfélög hins aðilans mega endurspegla, en ekki fara yfir, þann heildarkostnað sem þar til bær yfirvöld eða stofnanir hafa af því að leggja til flugvöll við hæfi, þjónustu vegna umhverfisverndar flugvallar, flugleiðsögu og aðstöðu til flugverndar á flugvellinum eða innan flugvallarkerfisins. Í heildarkostnaði af þessu tagi getur verið innifalinn eðlilegur arður af eignum eftir afskriftir. Aðstaða og þjónusta sem gjöldin eru greidd fyrir skal látin í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.

3. Hvor aðili um sig skal hvetja til viðræðna milli þar til bærra yfirvalda eða stofnana á yfirráðasvæði sínu og flugfélaga sem nota þjónustu og aðstöðu og hvetja þar til bær yfirvöld eða stofnanir og flugfélögin til að skiptast á upplýsingum sem kunna að vera nauðsynlegar til að unnt sé að skoða nákvæmlega réttmæti gjaldanna samkvæmt meginreglum 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Báðir aðilar skulu hvetja þar til bær yfirvöld til að láta notendum í té allar tillögur um breytingar á notendagjöldum með eðlilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður.

4. Við lausn deilumála sem kunna að rísa, samanber 14. gr., skal hvorugur aðilinn teljast hafa brotið ákvæði þessarar greinar nema i) hann hafi látið hjá líða að endurskoða gjöld eða framkvæmd þeirra, sem hinn aðilinn hefur gert að umkvörtunarefni, innan eðlilegs tíma; eða ii) látið hjá líða, eftir slíka endurskoðun, að gera allar ráðstafanir sem í hans valdi eru til að

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to 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 Party shall encourage the competent charging authorities to 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 party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any

leiðrétta gjöld eða framkvæmd sem samrýmast ekki ákvæðum þessarar greinar.

11. gr.
Sanngjörn samkeppni.

1. Hvor aðili um sig skal gefa tilnefndum flugfélögum beggja aðila sanngjörn og jöfn tækifæri til að taka þátt í samkeppni í millilandaflutningum í lofti sem þessi samningur gildir um.

2. Báðir aðilar skulu leyfa hverju tilnefndu flugfélagi um sig að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í millilandaflutningum sem það býður á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðinum. Í samræmi við þessi réttindi skal hvorugur aðilinn takmarka umferð einhliða, ákvarða hversu mikil eða reglubundin þjónustan eða ferðatíðnin er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefnd flugfélög hins aðilans starfrækja, nema að því marki sem nauðsynlegt er af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd með einsleitum skilyrðum í samræmi við 15. gr. samþykktarinnar.

3. Hvorugur aðilanna skal gera kröfur til tilnefndra flugfélaga hins aðilans um fyrsta höfnunarrétt, lyftihlutfall, þægðarfé eða neinar aðrar kröfur er varða flutningsgetu, ferðatíðni eða umferð og eru í ósamræmi við ákvæði þessa samnings.

4. Hvorugur aðilanna skal gera kröfu til þess að flugáætlanir, áætlanir um leiguflug eða flugrekstraráætlanir flugfélaga hins aðilans séu skráðar til samþykktar nema að því marki sem kann að vera krafist á jafnræðisgrundvelli til að fullnægja einsleitum skilyrðunum sem gert er ráð fyrir í 2. mgr. þessarar greinar eða eins og kann að vera heimilað sérstaklega í viðauka við samning þennan. Ef aðili gerir kröfur um skráningu í upplýsingaskyni ber honum að halda í lágmarki sjórnsýsluálagi vegna málsmeðferðar skráningarkröfunnar á milliliði flutninga í lofti og tilnefnd flugfélög hins aðilans.

12. gr.
Verðlagning.

1. Báðir aðilar skulu heimila hverju tilnefndu flugfélagi um sig að ákvarða verð fyrir flutninga í lofti á grundvelli þeirra viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðinum. Íhlutun aðila skal takmarkast við að:

a. koma í veg fyrir óeðlilega verðmismunun eða framkvæmd verðlagningar;

b. vernda neytendur gegn verði sem er óeðlilega hátt eða háð takmörkunum vegna misnotkunar á yfirburðastöðu; og

charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11
Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated 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 Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other 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 or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12
Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. vernda flugfélög gegn óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkisstyrkja eða aðstoðar.

2. Báðir aðilar geta krafist þess að verð sem flugfélög hins aðilans setja upp til eða frá yfirráðasvæði hans sé tilkynnt eða skráð hjá flugmálayfirvöldum hvors um sig. Óheimilt er að krefjast tilkynningar eða skráningar af hálfu flugfélaga beggja aðila með skemmri fyrirvara en 30 dögum fyrir fyrirhugaða gildistöku. Í einstaka tilvikum er tilkynning eða skráning leyfileg með skemmri fyrirvara en venjulega er krafist. Hvorugur aðilinn getur krafist þess að flugfélag hins aðilans tilkynni eða skrái verð sem leigutakar setja upp við almenning, nema þess sé krafist á jafnræðisgrundvelli í upplýsingaskyni.

3. Hvorugum aðilanna er heimilt að grípa til einhliða aðgerða til að koma í veg fyrir að tekið verði upp eða viðhaldið verði sem gerðar hafa verið tillögur um að setja upp eða hefur verið sett upp af hálfu a) flugfélags annars hvors aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti milli yfirráðasvæða aðila eða b) flugfélags annars aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti milli yfirráðasvæðis hins aðilans og hvaða lands annars sem er, í báðum tilvikum eru meðtaldir flutningar þar sem flugfélagaskipti eiga sér stað eða flutningar með sama félagi, að því tilskildu, þegar um er að ræða flugþjónustu til eða frá þriðju löndum sem eru aðilar að Evrópska efnahagssvæðinu þann dag sem samningur þessi öðlast gildi, að það verð sé ekki sérstakleg bannað samkvæmt reglugerð (EBE) nr. 2409/92 frá 23. júlí 1992 um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu sem gildir á Evrópska efnahagssvæðinu. Ef annar hvor aðilinn álítur að slíkt verð sé ósamrýmanlegt þeim hugmyndum sem koma fram í 1. mgr. þessarar greinar ber honum að óska eftir viðræðum og tilkynna hinum aðilanum hvað veldur óánægju hans eins fljótt og unnt er. Þessar viðræður skulu fara fram eigi síðar en 30 dögum eftir að beiðnin berst og skulu aðilar vinna sameiginlega að öflun upplýsinga sem eru nauðsynlegar til að fá skynsamlega lausn á málinu. Nái aðilar samkomulagi um verð sem tilkynnt hefur verið að óánægja ríki um skulu báðir aðilar leggja sig fram um að hrinda því samkomulagi í framkvæmd. Náist ekki samkomulag gengur verðið í gildi eða gildir áfram.

4. Þrátt fyrir 1. - 3. mgr. hér að framan hafa öll tilgreind flugfélög rétt til að bjóða sama verð og gildir á markaðinum.

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that, in the case of service to or from third countries that are members of the European Economic Area on the date that this Agreement enters into force, such price is not specifically prohibited under Council Regulation (EEC) no. 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services as applicable to the European Economic Area. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect, Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

4. Notwithstanding paragraphs 1 through 3 above, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

13. gr.
Margþætt flutningaþjónusta.

Þrátt fyrir önnur ákvæði samnings þessa er flugfélögum beggja aðila og öðrum sem taka að sér farmflutninga heimilt, án takmarkana, að nota í tengslum við millilandaflutninga í lofti hvers konar farmflutninga á jörðu niðri til og frá hvaða stað sem er á yfirráðasvæðum aðila eða í þriðju löndum, þar á meðal flutninga til og frá öllum flugvöllum þar sem aðstaða er til tollafgreiðslu og þar á meðal hafa þau, eftir atvikum, rétt til að flytja farm í tollgeymslu samkvæmt gildandi lögum og reglum. Skal vera aðstaða á flugvelli til að tollskoða og tollafgreiða slíkan farm, hvort sem hann er fluttur á jörðu niðri eða í lofti. Flugfélög geta kosið að sjá sjálf um flutninga sína á jörðu niðri eða falið það öðrum flytjendum á jörðu niðri, þar á meðal öðrum flugfélögum sem stunda flutninga á jörðu niðri og öðrum sem taka að sér farmflutninga í lofti. Slíka margþætta farmflutningaþjónustu má bjóða á einu heildarverði alla leið fyrir flutninga í lofti og á jörðu niðri, að því tilskildu að ekki sé villt um fyrir sendendum að því er varðar flutningsmáta.

Article 13
Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

14. gr.
Viðræður.

Báðir aðilar geta hvenær sem er farið fram á viðræður um þennan samning. Slíkar viðræður skulu hafnar sem allra fyrst, þó eigi síðar en 60 dögum eftir að beiðni um það berst frá öðrum aðilanum, nema annað sé ákveðið.

Article 14
Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

15. gr.
Lausn deilumála.

1. Deilur sem kunna að rísa út af samningi þessum, að undanskildum þeim sem kunna að rísa út af 3. mgr. 12. gr. (verðlagning), sem ekki verða leystar í fyrstu formlegum viðræðum má með samþykki aðila vísa til einhvers einstaklings eða stofnunar. Samþykki aðilar það ekki skal deilan, að beiðni annars hvors aðilans, lögð fyrir gerðardóm í samræmi við málsmeðferð þá sem hér fer á eftir:

2. Gerðardómur skal skipaður þremur gerðarmönnum sem hér segir:

a. Hvor aðili um sig skal tilnefna gerðarmann innan 30 daga frá því að ósk um gerðardóm barst. Áður en 60 dagar eru liðnir frá því að þessir tveir gerðarmenn voru tilnefndir skulu þeir í sameiningu skipa þriðja gerðarmann og er hann forseti gerðardómsins.

Article 15
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. Ef annar hvor aðila tilnefnir ekki gerðarmann, eða ef þriðji gerðarmaður er ekki skipaður samkvæmt a-lið þessarar málsgreinar, getur hvor aðilinn sem er farið fram á að forseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skipi gerðarmann eða gerðarmenn þá sem á vantar innan 30 daga. Ef forseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er ríkisborgari annars aðilans, skal sá varaforseti sem næstur er í röðinni og ekki telst vanhæfur af sömu sökum annast útnefninguna.

3. Gerðardómur ákvarðar í samræmi við samning þennan, nema annað sé ákveðið, hver lögsaga hans er og hann setur sér starfsreglur. Þegar dómurinn hefur verið skipaður getur hann mælt með bráðabirgðaráðstöfunum til úrbóta þar til niðurstaðan liggur fyrir. Halda ber þing, undir stjórn dómsins eða að beiðni annars hvors aðilans, til að ákvarða ágreiningsefnin sem á að úrskurða um og málsmeðferð eigi síðar en 15 dögum eftir að dómurinn er fullskipaður.

4. Nema annað sé ákveðið eða dómurinn ákveði annað skulu báðir aðilar leggja fram greinargerð innan 45 daga frá því að dómurinn var fullskipaður. Andmæli skulu hafa borist 60 dögum síðar. Dómurinn skal rétta í málinu að beiðni annars hvors aðilans eða að eigin frumkvæði innan 15 daga frá því að andmælin eiga að hafa borist.

5. Dómurinn skal leitast við að leggja fram skriflegar niðurstöður innan 30 daga eftir að réttað hefur verið í málinu eða, ef ekki er réttað í málinu, eftir að andmæli beggja hafa verið lögð fram. Niðurstaða meirihluta dómsins ræður úrslitum.

6. Aðilar geta beiðst skýringa innan 15 daga frá því að niðurstaða fékkst og skulu skýringar gefnar innan 15 daga frá því að beiðnin barst.

7. Báðir aðilar skulu, að því marki sem samrýmanlegt er lögum þeirra, láta niðurstöður eða úrskurði gerðardóms öðlast fullt gildi.

8. Útgjöldum gerðardóms, að meðtöldum útgjöldum gerðarmanna og þóknun til þeirra, skal skipt jafnt á milli aðila. Öll útgjöld sem forseti Alþjóðaflugmálastofnunarinnar stofnar til í tengslum við málsmeðferð b-liðar 2. mgr. þessarar greinar skulu teljast hluti af útgjöldum gerðardóms.

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2, b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

16. gr.
Uppsögn.

Hvor aðilinn sem er getur hvenær sem er tilkynnt hinum aðilanum skriflega ákvörðun sína um að segja upp þessum samningi. Samtímis skal slík tilkynning send Alþjóðaflugmálastofnuninni. Samningur þessi fellur úr gildi (á þeim stað þar sem hinn aðilinn tók við tilkynningunni) á miðnætti aðfaranætur sama dags að ári frá því að hinum aðilanum barst tilkynningin, nema tilkynningin sé dregin til baka með samþykki beggja aðila áður en sá tími er liðinn.

Article 16
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

17. gr.
Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Samningur þessi ásamt öllum breytingum á honum skal skráður hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Article 17
Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

18. gr.
Gildistaka.

Samningur þessi öðlast gildi við erindaskipti sendifulltrúa sem staðfesta að lokið sé lögformlegri innlendri meðferð þessa máls sem nauðsynleg er til að samningurinn komi til framkvæmda.

Við gildistöku leysir þessi samningur af hólmi loftflutningasamning sem öðlaðist gildi með erindaskiptum í Reykjavík 27. janúar 1945 og breytingar við hann, samning um flutninga á íslenzkum farþegum og pósti með flugvélum sem staðfestur var með erindaskiptum í Reykjavík 27. janúar og 11. apríl 1945 og „Agreement on a Modus Vivendi with Respect to the Operations of the Designated Icelandic Airline Under the 1945 Transport Services Agreement" sem öðlaðist gildi með erindaskiptum í Washington 24. júní 1970.

Article 18
Entry into force

This Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that the internal procedures necessary to implement the Agreement have been completed.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement Relating to Air Transport Services, effected by exchange of notes at Reykjavik January 27, 1945, as amended, the Agreement Relating to Transportation by Air of Icelandic Passengers and Mail, effected by exchange of notes at Reykjavik January 27 and April 11, 1945, and the Agreement on a Modus Vivendi with Respect to the Operations of the Designated Icelandic Airline Under the 1945 Transport Services Agreement, effected by exchange of notes at Washington June 24, 1970.

ÞESSU TIL STAÐFESTINGAR hafa undirritaðir, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, ritað undir samning þennan.

GJÖRT í Washington 14 júní 1995, í tvíriti, á ensku og íslensku, og eru báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd ríkisstjórnar
Bandaríkja Norður-Ameríku
James Tarrant

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands
Einar Benediktsson

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this 14th day of June, 1995, in duplicate, in the Icelandic and English languages, each text being equally authentic.

For the Government of the
United States of America
James Tarrant

For the Government of Iceland
Einar Benediktsson

I. VIÐAUKI
Áætlunarflutningar í lofti.

1. hluti.
Leiðir.

Flugfélög beggja aðila sem tilnefnd eru samkvæmt þessum viðauka skulu, í samræmi við tilnefningarskilmála, eiga rétt á að stunda áætlunarflutninga milli landa í lofti á eftirfarandi leiðum:

A. Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem eru tilnefnd af ríkisstjórn Bandaríkjanna:

Frá stöðum handan við Bandaríkin um Bandaríkin og staði á milli Bandaríkjanna og Íslands til staðar eða staða á Íslandi og áfram.

B. Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem eru tilnefnd af ríkisstjórn Íslands:

Frá stöðum handan við Ísland um Ísland og staði á milli Íslands og Bandaríkjanna til staðar eða staða í Bandaríkjunum og áfram.

2. hluti.
Sveigjanleiki í rekstri.

Hvert tilnefnt flugfélag getur að eigin vali gert eftirfarandi á hvaða flugleið sem vera skal eða þeim öllum:

1. Starfrækt flug í aðra áttina eða báðar.
2. Sameinað mismunandi flugnúmer í einni ferð með sama loftfari.
3. Þjónað stöðum handan við yfirráðasvæði aðila, á milli þeirra og áfram og stöðum á yfirráðsvæðum aðila á leiðum með hvaða samsetningu og í hvaða röð sem er.
4. Sleppt viðkomu á hvaða stað eða stöðum sem er.
5. Flutt farþega/farm frá einu loftfari sínu til annars hvar sem er á leiðunum.
6. Þjónað stöðum handan við hvaða stað sem er á yfirráðasvæði sínu hvort sem skipt er um loftfar eða flugnúmer eða ekki og er heimilt að halda uppi og kynna slíka þjónustu fyrir almenningi sem flutninga á leiðarenda:

Án takmarkana á því í hvora áttina er flogið eða hvert og án þess að missa rétt til flutninga sem eru leyfðir annars staðar í þessum samningi, að því tilskildu að flutningarnir þjóni stað á yfirráðasvæði aðilans sem tilnefndi flugfélagið.

3. hluti.
Skipt um loftfar.

Tilnefnd flugfélög geta stundað millilandaflutninga í lofti án takmarkana að því er lýtur

ANNEX I
Scheduled Air Transportation

Section 1
Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Iceland and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Iceland:

From points behind Iceland via Iceland and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2
Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points; and
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services:

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform inter-

að því að skipta um gerð eða breyta fjölda loftfara í rekstri, á hvaða stað á leiðinni sem er, í hvaða áfanga eða áföngum sem er á leiðunum er um getur hér að framan, að því tilskildu að flutningar á útleið frá slíkum stað séu framhald flutninga frá yfirráðasvæði aðilans sem tilnefndi flugfélagið og að á innleið séu flutningar til yfirráðasvæðis aðilans sem tilnefndi flugfélagið framhald flutninga frá stað sem er handan við slíkan stað.

national air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

II. VIÐAUKI
Leiguflutningar í lofti.

1. hluti.

Flugfélög beggja aðila sem eru tilnefnd samkvæmt þessum viðauka skulu, í samræmi við tilnefningarskilmála, eiga rétt á að flytja farþega landa á milli með leiguflutningum í lofti (og meðfylgjandi farangur þeirra) og/eða farm (getur þá verið um að ræða, en þó ekki eingöngu, farmmiðlun, uppskiptingu og samsetningu (farþegar/farmur) í leiguflutningum):

milli hvaða staðar eða staða sem er á yfirráðasvæði aðilans sem hefur tilnefnt flugfélagið og hvaða staðar eða staða sem er á yfirráðasvæði hins aðilans; og

milli hvaða staðar eða staða sem er á yfirráðasvæði hins aðilans og hvaða staðar eða staða sem er í þriðja landi eða þriðju löndum, að því tilskildu að slík þjónusta sé liður í samfelldum rekstri, hvort sem skipt er um loftfar eða ekki, sem felur í sér þjónustu við heimalandið í þeim tilgangi að flytja innanlandsfarþega/farm milli heimalandsins og yfirráðasvæðis hins aðilans.

Þegar þjónusta sem fellur undir þennan viðauka er veitt skulu flugfélög beggja aðila, sem tilnefnd eru samkvæmt þessum viðauka, einnig eiga rétt á að: 1) hafa viðdvöl hvar sem er innan eða utan yfirráðasvæðis hvors aðilans sem er; 2) flytja farþega/farm í umflutningi með viðkomu á yfirráðasvæði hins aðilans; og 3) sameina í einu loftfari farþega/farm sem er upprunninn annaðhvort á yfirráðasvæði annars aðilans eða á yfirráðasvæði hins aðilans og farþega/farm sem er upprunninn í þriðju löndum.

Báðir aðilar skulu með vinsemd taka til athugunar umsóknir flugfélaga hins aðilans um að stunda flutninga sem falla ekki undir þennan viðauka á grundvelli háttvísi og gagnkvæmni.

ANNEX II
Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

2. hluti.

Flugfélag, tilnefnt af öðrum hvorum aðilanum, sem stundar leiguflutninga í lofti landa á milli sem hefjast á yfirráðasvæði annars hvors aðilans, hvort sem um er að ræða flutninga aðra leið eða báðar, skal eiga þess kost að velja hvort það fer að lögum og reglum heimalandsins eða hins aðilans um leiguflug. Ef aðili beitir mismunandi reglum, reglugerðum, skilmálum, skilyrðum eða takmörkunum gagnvart einu eða fleiri flugfélaga sinna, eða flugfélögum annarra landa, skal hvert tilnefnt flugfélag hlíta þeim viðmiðunum sem hafa minnstu takmarkanir í för með sér.

Ekkert í ofangreindri málsgrein takmarkar þó rétt hvors aðilans sem er til að krefjast þess að flugfélög sem annar hvor þeirra tilnefnir samkvæmt þessum viðauka fylgi ákvæðum um vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt þeirra.

3. hluti.

Hvorugur aðila skal krefjast þess að flugfélag, sem hinn aðilinn hefur tilnefnt samkvæmt þessum viðauka, að því er varðar flutninga frá yfirráðasvæði hins aðilans eða þriðja lands, aðra leið eða báðar, leggi fram nokkuð umfram yfirlýsingu um að samræmis sé gætt við gildandi lög og reglur sem um getur í 2. hluta þessa viðauka, eða um undanþágur frá þessum lögum eða reglum sem þar til bær flugmálayfirvöld veita, nema að því er lýtur að reglum um neytendavernd sem um getur í málsgreininni hér að framan.

III. VIÐAUKI
Meginreglur um jafnræði og samkeppni í tölvufarskráningarkerfum.

Með því að viðurkenna að ákvæði 11. gr. (sanngjörn samkeppni) í samningnum milli Bandaríkjanna og Íslands tryggi flugfélögum beggja aðila „sanngjörn og jöfn tækifæri til samkeppni“,

með það í huga að eitt af því sem hvað mikilvægast er til að flugfélag sé samkeppnishæft er tækifæri til að koma upplýsingum um þjónustu sína á framfæri við almenning á sanngjarnan og hlutlausan hátt og má af þeim sökum líta svo á að eðli þeirra upplýsinga sem ferðaskrifstofur fá um flugþjónustu, og þær koma síðan á framfæri við ferðamenn, ásamt möguleikum flugfélags til að bjóða ferðaskrifstofum aðgang að farskráningarkerfum sem eru samkeppnishæf sé í raun aðalforsenda þess að flugfélag sé samkeppnishæft, og

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party, If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III
Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservation Systems

Recognizing that the provisions of Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Iceland Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the travelling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

með það í huga að engu síður er mikilvægt að tryggja að hagsmunir þeirra sem notfæra sér flutningaþjónustu í lofti séu verndaðir gegn hvers konar misnotkun slíkra upplýsinga og villandi framsetningu þeirra og að flugfélög og ferðaskrifstofur hafi aðgang að tölvufarskráningarkerfum sem eru í raun samkeppnishæf:

1. eru aðilar sammála um að í tölvufarskráningarkerfum skuli vera samhæfð aðalskjáyfirlit þar sem:

a. upplýsingum um flugþjónustu landa á milli, meðal annars um uppbyggingu tenginga í slíkri þjónustu, skal skipað niður og skulu þær birtar á grundvelli jafnræðis og hlutlægni án þess að merki flugfélags eða markaðstákn komi þar nærri með beinum eða óbeinum hætti. Þessar viðmiðanir gilda jafnt um öll aðildarflugfélög;
b. gagnasöfn tölvufarskráningarkerfanna eru eins ítarleg og við verður komið;
c. seljendum tölvufarskráningarkerfa er gert að eyða ekki upplýsingum sem aðildarflugfélög leggja fram; slíkar upplýsingar skulu vera nákvæmar og skýrar; til dæmis skulu flug með sameiginlegum flugnúmerum, flug þar sem skipt er um loftfarsgerð á sama flugnúmeri og flug með viðdvöl vera greinilega auðkennd sem slík;
d. bæði er skylt og heimilt að öll tölvufarskráningarkerfi sem eru aðgengileg ferðaskrifstofum, sem dreifa upplýsingum um þjónustu flugfélaga beint til ferðamanna á yfirráðasvæði beggja aðila, séu starfrækt í samræmi við reglur um tölvufarskráningarkerfi sem gilda á yfirráðasvæðinu þar sem tölvufarskráningarkerfið er starfrækt;
e. ferðaskrifstofum er heimilt að nota hvers konar aukaskjáyfirlit sem eru aðgengileg í tölvufarskráningarkerfinu að því tilskildu að ferðaskrifstofan óski sérstaklega eftir slíku skjáyfirliti;

2. skal hvor aðili um sig krefjast þess að allir seljendur tölvufarskráningarkerfa með starfsemi á yfirráðasvæði hans heimili öllum flugfélögum, sem eru reiðubúin til að greiða á jafnræðisgrundvelli það gjald sem í gildi er fyrir aðild að tölvufarskráningarkerfum sínum. Aðili skal krefjast þess að öll dreifingaraðstaða sem seljandi tölvufarskráningarkerfa lætur í té standi aðildarflugfélögum til boða á jafnræðisgrundvelli. Skal hvor aðili um sig krefjast þess að seljendur tölvufarskráningarkerfa birti, á jafnræðisgrundvelli þar sem hlutleysis er gætt, flugfélögum ekki mismunað og óhlutdrægni ríkir á markaði, upplýsingar sem aðildarflugfélög veita

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the travelling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its

um flugþjónustu landa á milli á öllum mörkuðum þar sem þau hyggjast selja þessa þjónustu. Ef þess er óskað skal seljandi tölvufarskráningarkerfa gefa nákvæmar upplýsingar um hvaða aðferðir eru notaðar við að staðfæra og geyma gagnasöfn þeirra, hvaða viðmiðanir gilda um skipulag og sess upplýsinga, mikilvægi slíkra viðmiðana og hver viðmiðunin er þegar tengiflugvellir eru valdir og tengiflug sett inn;

3. eiga seljendur tölvufarskráningarkerfa á yfirráðasvæði annars aðilans rétt á að innleiða hjá ferðaskrifstofum eða fyrirtækjum í ferðaþjónustu, sem leggja höfuðáherslu á dreifingu þjónustu er tengist ferðamálum, viðhalda og veita frjálsan aðgang að tölvufarskráningarkerfum sínum á yfirráðasvæði hins aðilans, ef tölvufarskráningarkerfið er í samræmi við þessar meginreglur;

4. skal hvorugur aðilinn gera eða heimila að gerðar séu á yfirráðasvæði sínu strangari kröfur til seljenda tölvufarskráningarkerfa hins aðilans að því er varðar aðgengi og notkun samskiptabúnaðar, val og notkun tæknilegs vélbúnaðar og hugbúnaðar tölvufarskráningarkerfa og tæknilega uppsetningu vélbúnaðar þessara kerfa en til eigin seljenda tölvufarskráningarkerfa;

5. skal hvorugur aðilinn leggja eða heimila að lagðar séu á yfirráðasvæði sínu meiri hömlur á seljendur tölvufarskráningarkerfa hins aðilans að því er varðar skjáyfirlit tölvufarskráningarkerfa (meðal annars skipulag og stærð skjáyfirlita) starfrækslu eða sölu, en á eigin seljendur tölvufarskráningarkerfa;

6. skulu tölvufarskráningarkerfi, sem eru í notkun á yfirráðasvæði annars aðilans og starfrækt í samræmi við þessar meginreglur og aðra stjórnvalds-, tækni- og flugverndarstaðla sem byggja á jafnræðisreglunni, hafa virkt og ótruflað aðgengi á yfirráðasvæði hins aðilans. Einn liður í því er að tilnefnt flugfélag eigi aðild að slíku kerfi með jafnvirkum hætti á yfirráðasvæði heimalands síns og að öðrum kerfum sem ferðaskrifstofum á yfirráðasvæði hins aðilans stendur til boða. Skulu eigendur/stjórnendur tölvufarskráningarkerfa frá öðrum aðilanum hafa sama tækifæri til að eiga/starfrækja tölvufarskráningarkerfi sem eru í samræmi við þessar meginreglur á yfirráðasvæði hins aðilans og eigendur/stjórnendur frá hinum aðilanum. Skal hvor aðili um sig tryggja að flugfélög hans og seljendur tölvufarskráningarkerfa mismuni ekki ferðaskrifstofum á yfirráðasvæði heimalandsins vegna þess að þær noti eða eigi tölvufarskráningarkerfi sem einnig er starfrækt á yfirráðasvæði hins aðilans.

criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party, One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.