

AUGLÝSING

um loftferðasamning við Niðurlönd/Holland vegna Sankti Martin.

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Sankti Martin, sem gerður var í Brussel 30. mars 2022, öðlaðist gildi 1. júní 2023.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytinu, 17. maí 2024.

Þórdís Kolbrún Reykfjörð Gylfadóttir.

Martin Eyjólfsson.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR UM FLUGÞJÓNUSTU
MILLI
ÍSLANDS
OG
KONUNGRÍKIS NIÐURLANDA,
AÐ ÞVÍ ER VARÐAR SANKTI MARTIN

Ísland

og

Konungsríki Niðurlanda, að því er varðar Sankti Martin (hér á eftir nefnd „samningsaðilar“),

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

sem hafa hug á að styrkja gagnkvæm tengsl sín á milli á sviði almenningsflugs og gera samning í því skyni að koma á alþjóðlegri flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvors um sig og áfram frá þeim,

sem hafa hug á að stuðla að alþjóðlegu fyrirkomulagi á flutningum í lofti sem byggist á samkeppni milli flugrekenda á markaðnum þar sem afskiptum og reglusetningu stjórnvalda er haldið í lágmarki,

sem hafa hug á að stuðla að fjölgun tækifæra í alþjóðlegri flugþjónustu,

sem hafa hug á að tryggja mesta mögulega öryggi og vernd í alþjóðlegri flugþjónustu og árétta þungar áhyggjur sínar af aðgerðum eða hótunum sem er beint gegn vernd loftfara og stofna öryggi fólks eða eigna í hættu, trufla rekstur flugþjónustu og grafa undan tiltrú almennings á öryggi í almenningsflugi,

hafa orðið ásáttir um eftirfarandi:

1. gr.
Skilgreiningar.

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

1. „flugmálayfirvöld“ merkir, í tilviki Íslands, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið og, í tilviki Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Sankti Martin, ráðuneyti ferðaþjónustu, efnahagsmála, umferðarmála og fjarskiptamála eða í báðum tilvikum hver sá aðili eða yfirvald sem hefur heimild til þess að inna af hendi þau störf sem fyrrnefnd yfirvöld eða arftaki þess hafa með höndum,
2. „samningur“ merkir þessi samningur, viðaukar við hann og hvers kyns breytingar þar á,
3. „Chicago-samningur“ merkir samningurinn um alþjóðlegt almenningsflug sem lagður var fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944 og felur í sér sérhverja breytingu sem hefur öðlast gildi á grundvelli a-liðar 94. gr. Chicago-samningsins og báðir samningsaðilar hafa fullgilt og sérhver viðauki eða breyting við hann sem hefur verið samþykktur eða samþykkt á grundvelli 90. gr. Chicago-samningsins, að svo miklu leyti sem slíkir viðaukar eða breytingar gilda gagnvart báðum samningsaðilum á hverjum tíma,
4. „tilnefndur flugrekandi“ merkir flugrekandi sem hefur verið tilnefndur og fengið leyfi í samræmi við 3. gr. (Tilnefning og veiting leyfis) þessa samnings,
5. „Evrópska efnahagssvæðið“ (EES) merkir þróað fríverslunarsvæði sem var komið á með samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sem var gerður í Óportó 2. maí 1992, milli Evrópu-sambandsins og aðildarríkja þess annars vegar og aðildarríkja Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA), að Sviss undanskildu, hins vegar, sem Ísland á aðild að,
6. „heildarkostnaður“ merkir kostnaður við að veita þjónustu, að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta stjórnunarkostnaði,
7. „alþjóðleg flugþjónusta“ merkir flugþjónusta um lofttrými yfir yfirráðasvæði fleiri en eins ríkis,

8. „verð“ merkir fargjald, verð eða gjald innan flugþjónustu fyrir flutning farþega (og farangurs þeirra) og/eða farms (að frátöldum pósti) sem flugrekendur taka, þ.m.t. umboðsaðilar þeirra, og þau skilyrði sem stýra framboði á slíku fargjaldi, verði eða gjaldi,
9. „viðkoma án viðskipta“, „flugrekandi“, „flugþjónusta“ og „yfirráðasvæði“ hafa þá merkingu sem er tilgreind í 2. gr. og 96. gr. Chicago-samningsins,
10. „notendagjöld“ merkir gjald eða gjöld, sem er lagt eða eru lögð á flugrekendur fyrir aðgang að aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða vegna flugleiðsögu og flugverndar, þ.m.t. tengd þjónusta og aðstaða, og
11. „ríkisborgari“ merkir, í tilviki Íslands, ríkisborgari Íslands eða ríkisborgari ríkis sem á aðild að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og, í tilviki Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Sankti Martin, ríkisborgarar Konungsríkis Niðurlanda sem eru formlega skráðir sem staðbundnir borgarar sem hafa hollenskt ríkisfang í sveitarfélagsskrá Sankti Martin.

2. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir tilnefndum flugrekendum hins samningsaðilans eftirtalin réttindi til að stunda alþjóðlega flugþjónustu:
 - a) réttindi til að fljúga yfir yfirráðasvæði hans án þess að lenda,
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði hans án viðskipta og
 - c) réttindi sem eru tilgreind með öðrum hætti í þessum samningi.
2. Ekkert í 1. mgr. þessarar greinar skal teljast veita tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum samningsaðila rétt til að taka um borð á yfirráðasvæði hins samningsaðilans farþega, farangur þeirra, farm eða póst gegn þóknun eða gjaldi til annars staðar á yfirráðasvæði fyrrnefnds hins samningsaðila.

3. gr.

Tilnefning og veiting leyfis.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna, skriflega með diplómatískum orðsendingum til hins samningsaðilans, flugrekanda eða flugrekendur til þess að starfrækja samþykktu þjónustu, í samræmi við þennan samning, á hverri þeirra leiða sem eru tilgreindar í I. viðauka við þennan samning og til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim.
2. Flugmálayfirvöld hins samningsaðilans skulu, þegar þau veita slíkri tilnefningu viðtöku og umsóknum frá viðkomandi flugrekanda í þeirri mynd og með þeim hætti sem mælt er fyrir um vegna rekstrarleyfa og tæknileyfa, veita viðeigandi leyfi og heimildir með eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu:
 - a) í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. að flugrekandinn hafi staðfestu á íslensku yfirráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og að flugrekandinn hafi gilt rekstrarleyfi í samræmi við landslög sem eru sett í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og
 - ii. að virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum sé framkvæmt og því viðhaldið af hálfu aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans og að viðkomandi flugmálayfirvald sé tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni og
 - iii. að flugrekandinn sé í eigu og verði áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins og/eða ríkisborgara aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins og lúti ætíð virkum yfirráðum fyrrnefndra ríkja og/eða ríkisborgara,
 - b) í tilviki flugrekanda sem Sankti Martin hefur tilnefnt:
 - i. að flugrekandinn hafi staðfestu á yfirráðasvæði Sankti Martin og að hann hafi gilt rekstrarleyfi í samræmi við viðeigandi lög og reglur Sankti Martin og
 - ii. að virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum sé framkvæmt og því viðhaldið af hálfu Sankti Martin og að viðkomandi flugmálayfirvald Sankti Martin sé tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni og

- iii. að flugrekandinn sé í eigu og verði áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, Sankti Martin og/eða ríkisborgara Sankti Martin og lúti ætíð virkum yferráðum Sankti Martin og/eða ríkisborgara þess,
 - c) að tilnefndur flugrekandi sé hæfur til að uppfylla þau skilyrði sem lög og reglur mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvíkjandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu og
 - d) að tilnefndi flugrekandinn viðhaldi og beiti þeim ákvæðum sem sett eru fram í 7. gr. (Flugöryggi) og 8. gr. (Flugvernd) þessa samnings.
3. Þegar flugrekandi hefur verið tilnefndur og fengið leyfi með þessum hætti er honum heimilt að hefja rekstur samþykkrar þjónustu á leiðum sem eru tilgreindar í I. viðauka við þennan samning, að því tilskildu að hann uppfylli öll viðeigandi ákvæði þessa samnings.

4. gr.

Afturköllun leyfis.

1. Samningsaðila er heimilt að halda eftir, afturkalla, fella niður tímabundið, takmarka eða ákvarða skilyrði fyrir rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt þegar:
- a) í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. flugrekandinn hefur ekki staðfestu á íslensku yferráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða hefur ekki gilt rekstrarleyfi í samræmi við landslög sem eru sett í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða
 - ii. virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum er ekki framkvæmt eða því ekki viðhaldið af hálfu aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins sem annast útgáfu flugrekandaskírteinis hans eða viðkomandi flugmálayfirvald er ekki tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni eða
 - iii. flugrekandinn er ekki í eigu eða verður ekki áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, aðildarríkja að Evrópska efnahagssvæðinu og/eða ríkisborgara aðildarríkja að Evrópska efnahagssvæðinu eða lúta ekki ætíð virkum yferráðum fyrrnefndra ríkja og/eða ríkisborgara,
 - b) í tilviki flugrekanda sem Sankti Martin hefur tilnefnt:
 - i. flugrekandinn hefur ekki staðfestu á yferráðasvæði Sankti Martin eða hann hefur ekki gilt rekstrarleyfi í samræmi við viðeigandi lög og reglur Sankti Martin eða
 - ii. virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum er ekki framkvæmt eða því viðhaldið af hálfu Sankti Martin og að viðkomandi flugmálayfirvöld Sankti Martin eru ekki tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni eða
 - iii. flugrekandinn er ekki í eigu eða verður ekki áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, Sankti Martin og/eða ríkisborgara Sankti Martin eða lúta ekki ætíð virkum yferráðum Sankti Martin og/eða ríkisborgara þess,
 - c) tilnefndur flugrekandi er ekki hæfur til að uppfylla þau skilyrði sem lög og reglur mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvíkjandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu eða
 - d) tilnefndur flugrekandi viðheldur ekki og beitir ekki þeim ákvæðum sem sett eru fram í 7. gr. (Flugöryggi) og 8. gr. (Flugvernd) þessa samnings.
2. Ef tafarlaus afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfis eða tæknileyfis, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, eða ákvörðun þeirra skilyrða, sem um getur þar, er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum og reglum skal aðeins nýta slíkan rétt að undan-gengnu samráði við hinn samningsaðilann.
3. Þessi grein takmarkar ekki rétt samningsaðila til þess að halda eftir, afturkalla, fella niður tíma-bundið, takmarka eða ákvarða skilyrði fyrir rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda eða flug-rekenda hins samningsaðilans í samræmi við ákvæði 7. gr. (Flugöryggi) og 8. gr. (Flugvernd) þessa samnings.

5. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði samningsaðila, staðnæmst innan þess eða farið þaðan skulu flugrekendur hins samningsaðilans fara að lögum og reglum fyrrnefnda samningsaðilans um rekstur og flugleiðsögu loftfara.
2. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði samningsaðila, staðnæmst innan þess eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur flugrekenda hins samningsaðilans, eða aðrir fyrir þeirra hönd, fylgja lögum og reglum fyrrnefnda samningsaðilans um komu eða brottför farþega, áhafna eða farms um borð í loftfari, m.a. reglum um komu, flugheimildir, flugvernd, aðflutning fólks, vegabréf, tollefirtlit og sóttvarnaráðstafanir eða, ef um póst er að ræða, reglum um póst.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal veita eigin flugrekanda eða öðrum flugrekanda forgang á kostnað tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans, sem stundar hliðstæða alþjóðlega flugþjónustu, þegar hann beitir reglum sínum um aðflutning fólks, tollefirtlit og sóttvarnaráðstafanir og svipuðum reglum.

6. gr.

Viðurkenning vottorða og skírteina.

1. Hvor samningsaðili um sig skal viðurkenna lofthæfisvottorð, hæfisskírteini og leyfi, sem samningsaðili, sem ber ábyrgð á opinberu eftirliti með tilnefndum flugrekanda, gefur út eða staðfestir sem gild og eru enn í gildi, til þess að unnt sé að stunda samþykktu þjónustu sem kveðið er á um í þessum samningi, að því tilskildu að þær kröfur, sem eiga við um útgáfu eða staðfestingu á gildi fyrrnefndra vottorða, skírteina eða leyfa, jafngildi eða gangi lengra en þær lágmarkskröfur sem kunna að verða settar samkvæmt Chicago-samningnum.
2. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér þó rétt til að neita að viðurkenna, vegna flugs yfir hans eigið yfirráðasvæði eða landinga innan þess, hæfisskírteini og leyfi sem hinn samningsaðilinn veitir eigin ríkisborgurum eða staðfestir sem gild fyrir þá.

7. gr.

Flugöryggi.

1. Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir sem varða flugrekstraráðstöðu, áhafnir, loftför og starfrækslu þeirra sem hinn samningsaðilinn viðheldur.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkt samráð, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki og beiti öryggisviðmiðunum með skilvirkum hætti á þeim sviðum, er um getur í 1. mgr. þessarar greinar, sem uppfylla þau viðmið sem komið er á samkvæmt Chicago-samningnum, skal hinum samningsaðilanum tilkynnt um þá niðurstöðu og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla megi öryggisviðmiðanirnar. Hinn samningsaðilinn skal þá gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Samkvæmt 16. gr. Chicago-samningsins er enn fremur samþykkt að viðurkenndir fulltrúar hins samningsaðilans megi framkvæma skoðun á hverju því loftfari, sem flugrekandi samningsaðila starfrækir eða er starfrækt á hans vegum og er í förum til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, að því tilskildu að skoðunin valdi ekki óeðlilegum töfum að því er starfrækslu loftfarsins varðar. Með fyrirvara um þær skuldbindingar sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins er skoðun þessi framkvæmd í því skyni að kanna bæði gildi skjala sem fylgja loftfarinu og skírteina áhafnar og að tækjabúnaður og ástand loftfarsins uppfylli gildandi viðmiðanir samkvæmt Chicago-samningnum.
4. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að halda eftir, afturkalla, fella tímabundið niður, takmarka eða ákvarða skilyrði fyrir rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans án tafar þegar nauðsynlegt er að grípa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í flugrekstri.
5. Aðgerð, sem annar samningsaðilinn grípur til í samræmi við 4. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir henni eru ekki lengur til staðar.

6. Liggi fyrir ákvörðun, með vísan til 2. mgr. þessarar greinar, þess efnis að samningsaðili uppfylli ekki öryggisviðmiðanir að umsömdum tíma liðnum ætti að tilkynna aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um það. Þá ber einnig að tilkynna honum um eftirfarandi viðunandi lausn málsins.
7. Ef opinbert eftirlit með flugrekanda, sem samningsaðili hefur tilnefnt, er framkvæmt og því viðhaldið af þriðja ríki skulu réttindi hins samningsaðilans samkvæmt þessari grein gilda jafnt að því er varðar samþykkt, beitingu eða viðhald öryggisviðmiðana af hálfu fyrrnefnds þriðja ríkis og að því er varðar flugrekstrarleyfi fyrrnefnds flugrekanda.

8. gr.

Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, að gagnkvæm skylda þeirra til að vernda almenningsflug gegn ólögmætu athæfi sé órjúfanlegur hluti þessa samnings. Samningsaðilarnir skulu einkum, án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem var gerður í Tókýó 14. september 1963, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var gerður í Haag 16. desember 1970, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var gerður í Montreal 23. september 1971, ákvæði viðbótarbókunarinnar við hann til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem var gerð í Montreal 24. febrúar 1988, og ákvæði samningsins um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau, sem var gerður í Montreal 1. mars 1991, og í samræmi við aðra samninga og bókanir um flugvernd sem báðir samningsaðilar eru aðilar að.
2. Samningsaðilarnir skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar ólögmætar aðgerðir sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og sérhverja aðra ógn við flugvernd í almenningsflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sínum, haga athöfnum sínum í samræmi við flugverndarkröfur og viðeigandi starfsvenjur sem mælt er með sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samninginn. Samningsaðilarnir skulu gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara, sem eru á skrá hjá þeim, rekstraraðilar loftfara, sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á yfirráðasvæði þeirra, og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæði þeirra hagi athöfnum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Hvor samningsaðilinn um sig skal upplýsa hinn samningsaðilann um hvers kyns mun á innlendum reglum og venjum sínum og flugverndarviðmiðunum í viðaukunum við Chicago-samninginn. Samningsaðili getur hvenær sem er farið fram á tafarlaust samráð við hinn samningsaðilann til þess að ræða slíkan mun.
5. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að heimilt sé að gera þá kröfu til slíkra rekstraraðila loftfara að þeir virði þau flugverndarákvæði sem um getur í 3. mgr. þessarar greinar eins og hinn samningsaðilinn ætlast til vegna komu inn á yfirráðasvæði hans, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal sjá til þess að fullnægjandi ráðstöfunum sé beitt með skilvirkum hætti á yfirráðasvæði hans til að vernda loftför og skoða gaumgæfilega farþega, áhafnir og farangur þeirra og handfarangur, sem og farm og aðföng loftfars, áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor samningsaðili um sig skal einnig taka til vinsamlegrar athugunar beiðnir hins samningsaðilans um sérstakar verndarráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógn.
6. Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum ólögmætum aðgerðum sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra, áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvor annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða hættu á slíkum atburðum á skjótan og öruggan hátt.
7. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt, innan sextíu (60) daga frá tilkynningu eða styttri tíma sem flugmálayfirvöldin kunna að koma sér saman um, til að láta flugmálayfirvöld sín framkvæma mat á yfirráðasvæði hins samningsaðilans á öryggisráðstöfunum sem gerðar eru eða til stendur að

gera af hálfu flugrekenda með tilliti til flugs sem kemur frá eða fer til yfirráðasvæðis fyrrnefnda samningsaðilans. Flugmálayfirvöld skulu koma sér saman um stjórnsýslufyrirkomulag vegna framkvæmdar slíks mats og koma því til framkvæmda án tafar til þess að tryggja að mat fari fram eins fljótt og auðið er.

8. Hafi samningsaðili gildar ástæður til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar um flugvernd geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda samningsaðilans óskað eftir því að fram fari samráð við flugmálayfirvöld hins samningsaðilans þegar í stað. Hefja skal slíkt samráð innan fimmtán (15) daga frá móttöku beiðni um það frá öðrum hvorum samningsaðil-anum. Ef ekki næst viðunandi samkomulag innan fimmtán (15) daga frá því að slík beiðni er sett fram skal það teljast næg ástæða til að halda eftir, afturkalla, fella tímabundið niður, takmarka eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfum og tæknileyfum flugrekenda eða flugrekenda sem hinn samningsaðilinn tilnefnir. Þegar slíkt má réttlæta á grundvelli neyðarástands eða til að koma í veg fyrir að ekki sé farið að ákvæðum þessarar greinar í frekari mæli getur samningsaðili gripið til bráðabirgðaaðgerðar áður en fimmtán (15) dagar eru liðnir.

9. gr.

Svigrúm til viðskipta.

1. Tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt til að opna skrifstofur á yfirráðasvæði hins samningsaðilans til að kynna og selja flugþjónustu.
2. Tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt, í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, til þess að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði hins samningsaðilans starfsmenn sem vinna við stjórnun, sölu, tæknipjónustu og rekstur og aðra sérhæfða starfsmenn sem eru nauðsynlegir vegna reksturs samþykkrar þjónustu.
3. Tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt til þess að sjá um rekstur eigin flugafgreiðslu á yfirráðasvæði hins samningsaðilans („eigin afgreiðsla“) eða, að eigin vali, að velja úr hópi þeirra sem keppa um að annast þá þjónustu að hluta til eða að öllu leyti. Þessi réttindi skulu einungis háð efnislegum takmörkunum sem rekja má til sjónarmiða varðandi öryggi á flugvöllum. Ef slík sjónarmið útiloka eigin afgreiðslu skulu allir flugrekendur hafa aðgang að þjónustu á jörðu niðri á jafnréttisgrundvelli, gjöld skulu miðuð við kostnað vegna veittrar þjónustu og slík þjónusta skal vera sambærileg eigin afgreiðslu hvað eðli hennar og gæði áhrærir.
4. Tilgreindum flugrekendum hvors samningsaðila um sig er heimilt að selja flugþjónustu milliliðalaust á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og, að eigin ákvörðun viðkomandi flugrekenda, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna nema sérstaklega sé kveðið á um annað í reglum um leiguflug í upprunalandi leiguflugsins sem varða vernd fjármagns farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega sem um getur í 2. þætti II. viðauka við þennan samning. Sérhver flugrekandi skal hafa rétt til að selja slíka flutninga og hverjum sem er skal frjálst að kaupa slíka flutninga gegn gjaldmiðli fyrrnefnds lands eða auðskiptanlegum gjaldmiðlum.
5. Tilgreindir flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa, þegar þess er krafist, rétt til að skipta tekjum, sem aflað er og eru umfram útgjöld á staðnum, í annan gjaldmiðil og yfirfæra til heimalands síns. Heimila skal þegar í stað gjaldeyris skipti og yfirfærslu, án takmarkana eða skattlagningar þeirra vegna, á því gengi sem gildir um yfirstandandi viðskipti og yfirfærslu þann dag þegar viðkomandi flutningafyrirtæki sækir fyrst um yfirfærsluna.
6. Tilnefndum flugrekendum hvors samningsaðila um sig skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, m.a. vegna eldsneytiskaupa, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans í þarlendum gjaldmiðli. Tilnefndum flugrekendum hvors samningsaðila um sig er heimilt, að eigin ákvörðun, að greiða slíkan kostnað á yfirráðasvæði hins samningsaðilans í auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlendum reglum um gjaldeyri.
7. Tilnefndur flugrekandi samningsaðila, sem rekur eða stundar samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum, getur hafið markaðssamstarf á borð við föst sætakaup, sameiginlegt flugnúmer eða leigu í samvinnu við:
 - a) flugrekanda eða flugrekendur annars hvors samningsaðilanna og
 - b) flugrekanda eða flugrekendur þriðja lands,

að því tilskildu að slíkt þriðja land heimili eða leyfi sambærilegt fyrirkomulag milli flugrekenda hins samningsaðilans og annarra flugrekenda sem veita þjónustu til, frá og um slíkt þriðja land, að því tilskildu að allir flugrekendur sem eiga aðild að slíku fyrirkomulagi:

- 1) hafi viðeigandi leyfi og
- 2) uppfylli þær kröfur sem gilda venjulega um slíkt fyrirkomulag.

10. gr.

Tollar og gjöld.

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

11. gr.

Notendagjöld.

1. Notendagjöld, sem lögbærum yfirvöldum eða stofnunum hvors samningsaðila um sig á sviði gjaldtöku er heimilt að leggja á flugrekendur hins samningsaðilans, skulu vera réttlát, sanngjörn, ekki mismuna á óréttmætan hátt og þeim skal skipt jafnt á milli notendaflokka. Slík notendagjöld skulu ávallt lögð á flugrekendur hins samningsaðilans með skilmálum sem ekki eru óhagstæðari en hagstæðustu skilmálar sem bjóðast öðrum flugrekendum á þeim tíma sem gjöldin eru lögð á.

2. Notendagjöld, sem lögð eru á flugrekendur hins samningsaðilans, mega endurspegla en skulu ekki fara yfir þann heildarkostnað sem lögbær yfirvöld eða stofnanir á sviði gjaldtöku hafa af því að láta í té viðeigandi aðstöðu og þjónustu á flugvöllum, vegna umhverfisverndar flugvalla, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Í heildarkostnaði af þessu tagi getur falist réttmætur arður af eignum eftir afskriftir. Aðstaða og þjónusta, sem gjöldin eru greidd fyrir, skulu látnar í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.
3. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari samráð milli lögbærra yfirvalda eða stofnana á sviði gjaldtöku á yfirráðasvæði hans og þeirra flugrekenda sem nota þjónustu og aðstöðu og hvetja fyrrnefnd yfirvöld eða stofnanir og flugrekendur til að skiptast á upplýsingum sem kunna að vera nauðsynlegar til að unnt sé að skoða nákvæmlega réttmæti gjaldanna í samræmi við meginreglurnar í 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja lögbær yfirvöld á sviði gjaldtöku til að láta notendum í té allar tillögur um breytingar á notendagjöldum með hæfilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður.
4. Hvorugur samningsaðila skal teljast hafa brotið gegn ákvæði þessarar greinar, í tengslum við málsmeðferð vegna lausnar deilumáls skv. 16. gr. (Samráð og lausn deilumála) þessa samnings nema:
 - a) hann hafi látið hjá líða að endurskoða, innan hæfilegs tíma, gjöld eða framkvæmd sem hinn samningsaðilinn hefur gert að umkvörtunarefni eða
 - b) hann hafi látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi eru, til að leiðrétta notendagjald eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki þessari grein.

12. gr.

Leiðir til að komast hjá tvísköttun.

1. Hagnað af rekstri loftfara tilnefnds flugrekanda, sem eru í flutningum á alþjóðaleiðum, skal einungis skattleggja á yfirráðasvæði þess samningsaðila þar sem virk framkvæmdastjórn viðkomandi flugrekanda hefur aðsetur sitt.
2. Fjármagn sem loftför, sem tilnefndur flugrekandi starfrækir í flutningum á alþjóðaleiðum, mynda og fjármagn sem lausafé, sem tilheyrir starfrækslu slíkra loftfara, skal einungis skattleggja á yfirráðasvæði þess samningsaðila þar sem virk framkvæmdastjórn viðkomandi flugrekanda hefur aðsetur sitt.
3. Þegar fyrir hendi er sérstakur samningur milli samningsaðila um að komast hjá tvísköttun viðvíkjandi tekju- og fjármagnssköttum skulu ákvæði slíks samnings ganga framár.

13. gr.

Sanngjörn samkeppni.

1. Hvor samningsaðili um sig skal gefa tilnefndum flugrekendum beggja samningsaðila sanngjörn og jöfn tækifæri til að keppa um að bjóða fram þá alþjóðlegu flugþjónustu sem þessi samningur gildir um.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverjum tilnefndum flugrekanda að ákvarða þá ferðatíðni og flutningsgetu í alþjóðlegri flugþjónustu sem hann býður fram á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðnum. Hvorugur samningsaðilanna skal, að teknu tilliti til þessa réttar, takmarka einhliða flutninga, ferðatíðni eða hve reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefndir flugrekendur hins samningsaðilans starfrækja nema að því marki sem kann að verða krafist af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd samkvæmt samhljóða skilyrðum sem eru í samræmi við 15. gr. Chicago-samningsins.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfur á hendur tilnefndum flugrekendum hins samningsaðilans um fyrsta höfnunarrétt, lyftihlutfall, þægðarfé eða aðrar kröfur sem varða flutningsgetu, ferðatíðni eða flutning og myndu brjóta í bága við markmið þessa samnings.
4. Hvorugur samningsaðilanna getur gert kröfu um að flugrekendur hins samningsaðilans leggi inn flugáætlanir, áætlanir um leiguflug eða rekstraráætlanir til samþykkis, nema slíks sé krafist án mismununar til þess að uppfylla þau samhljóða skilyrði sem eru fyrirséð skv. 2. mgr. þessarar

greinar eða eins og kann að verða heimilað sérstaklega í viðaukunum við þennan samning. Geri samningsaðili kröfu um innlagningu í upplýsingaskyni skal hann halda í lágmarki stjórnsýslu-byrði vegna innlagningarkrafna og -verklags á milliliði í flugþjónustu og á tilnefnda flugrekendur hins samningsaðilans.

14. gr.

Verð.

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila sérhverjum tilnefndum flugrekanda að ákvarða verð fyrir flugþjónustu á grundvelli viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðnum. Afskipti samningsaðilanna skulu takmarkast við það:
 - a) að koma í veg fyrir verð eða verklag sem hefur ósanngjarna mismunun í för með sér,
 - b) að vernda neytendur gegn verði sem er óeðlilega hátt eða hamlandi vegna misnotkunar markaðsráðandi stöðu og
 - c) að vernda flugrekendur gegn óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkis-styrkja eða -aðstoðar.
2. Hvor samningsaðili um sig getur krafist þess að verð, sem krafist er fyrir flugþjónustu til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, sé tilkynnt flugmálayfirvöldum hans eða lagt inn hjá þeim. Óheimilt er að krefja flugrekendur beggja samningsaðila um tilkynningu eða innlagningu með skemmri en þrjátíu (30) daga fyrirvara fyrir fyrirhugaðan gildistökudag. Í einstökum tilvikum er tilkynning eða innlagning heimil með skemmri fyrirvara en krafist er venjulega. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfu um að flugrekendur hins samningsaðilans tilkynni um eða leggja inn hjá flugmálayfirvöldum hans verð sem innheimt eru af almenningi fyrir leiguflug til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, nema eins og kann að verða krafist án mismununar í upplýsingaskyni.
3. Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. þessarar greinar skal það verð, sem tilnefndur flugrekandi Sankti Martin hyggst setja upp fyrir flutninga einvörðungu innan Evrópska efnahagssvæðisins, vera með fyrirvara um samninginn um Evrópska efnahagssvæðið.

15. gr.

Samþætt flutningsþjónusta.

Þrátt fyrir önnur ákvæði þessa samnings er flugrekendum og óbeinum farmflytjendum beggja samningsaðila heimilt, án takmarkana, að nota, í tengslum við alþjóðlega flugþjónustu, hvers konar farmflutninga á jörðu niðri til eða frá hvaða stöðum sem er á yfirráðasvæðum samningsaðilanna eða í þriðju löndum, þ.m.t. flutninga til og frá öllum flugvöllum þar sem aðstaða er til tollafgreiðslu, og hafa þeir þar sem við á rétt til að flytja farm undir tollinnsigli samkvæmt gildandi lögum og reglum. Aðstaða á flugvöllum til tollskoðunar og -afgreiðslu skal vera aðgengileg fyrir slíkan farm, hvort sem hann er fluttur á jörðu niðri eða í lofti. Flugrekendur geta kosið að sjá sjálfir um flutninga sína á jörðu niðri eða að sjá fyrir slíkum flutningum með því að gera samkomulag um þá við önnur flutningafyrirtæki sem annast flutninga á jörðu niðri, m.a. flutninga á jörðu niðri sem aðrir flugrekendur annast og óbeinir farmflytjendur. Slíkan samþættan flutningsmáta farms má bjóða á einu heildarverði alla leið fyrir samtengda flutninga í lofti og á jörðu niðri, að því tilskildu að ekki sé villt um fyrir sendendum með tilliti til staðreynda varðandi slíka flutninga.

16. gr.

Samráð og lausn deilumála.

1. Samningsaðili getur, hvenær sem er og í anda náinnar samvinnu, farið fram á samráð um þennan samning, framkvæmd hans og það hvort farið sé að ákvæðum hans svo viðunandi sé. Komi upp deilur milli samningsaðilanna um túlkun eða beitingu þessa samnings skulu þeir fyrst leitast við að leysa þær með samráði og viðræðum.
2. Heimilt er að senda hverja þá deilu, sem ekki er unnt að leysa með samráði og viðræðum, til sáttasemjara eða sáttanefndar deilumála að beiðni annars hvors samningsaðilans að þessum samningi. Heimilt er að fá slíkan sáttasemjara eða sáttanefnd til að miðla málum, ákvarða deiluefnið eða að leggja til úrræði vegna deilunnar eða lausn hennar.

3. Samningsaðilarnir skulu sammælast fyrir fram um erindisbréf sáttasemjarans eða sáttanefndarinnar, leiðbeinandi meginreglur eða viðmiðanir og um skilyrði fyrir aðgangi að sáttasemjaranum eða sáttanefndinni. Þeir skulu og íhuga, ef nauðsyn krefur, að gera ráð fyrir bráðabirgðaúrlausn og hugsanlegri þátttöku hvaða þriðja aðila sem er, sem deilan kann að snerta með beinum hætti, að teknu tilliti til þess markmiðs og þeirrar nauðsynjar að viðhafa einfalda, skilvirka og hraða málsmeðferð.
4. Heimilt er að tilnefna sáttasemjara eða sáttanefndarmenn af nafnalista sem Alþjóðaflugmálastofnunin heldur yfir sérfræðinga á sviði flugmála með tilskilda menntun og hæfi. Ganga skal frá vali sérfræðings eða sérfræðinga innan fimmtán (15) daga frá móttöku beiðni um að deilu verði vísað til sáttasemjara eða sáttanefndar. Geti samningsaðilarnir ekki sammælst um val sérfræðings eða sérfræðinga er heimilt að fara þess á leit við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann annist valið. Sérhver sérfræðingur, sem kallaður er til í þessu skyni, ætti að hafa fullnægjandi menntun og hæfi á því almenna málefnasviði sem deilan snýst um.
5. Ljúka ætti sáttaumleitunum innan sextíu (60) daga frá því að sáttasemjarinn eða sáttanefndin tekur til starfa og leggja ætti ákvörðun, þ.m.t. tilmæli ef við á, fram innan sextíu (60) daga frá því að sáttasemjarinn eða sáttanefndin tekur til starfa. Samningsaðilarnir geta sammælst um það fyrir fram að sáttasemjarinn eða sáttanefndin geti veitt umkvörtunaraðilanum bráðabirgðaúrlausn, sé þess óskað, og skal ákvörðun í slíku tilviki liggja fyrir í upphafi.
6. Samningsaðilarnir skulu vinna saman í góðri trú að því að stuðla að framgangi sáttaumleitana og vera bundin af ákvörðun eða úrskurði sérfræðings eða sérfræðinga nema þeir komi sér saman um annað. Sammælist samningsaðilarnir um það fyrir fram að óska einvörðungu eftir því að ákvörðun verði tekin um staðreyndir málsins skulu þeir nota þær til lausnar deilunni.
7. Áætla ber kostnað vegna fyrrnefndrar málsmeðferðar í upphafi og skipta honum jafnt niður, með þeim fyrirvara þó að unnt sé að taka skiptingu hans til endurskoðunar þegar endanlegur úrskurður er kveðinn upp.
8. Málsmeðferðin er með fyrirvara um að samráðsferlið haldi áfram, að deilan verði lögð í gerð síðar meir eða að samningnum verði sagt upp skv. 18. gr. (Uppsögn) þessa samnings.

17. gr.

Breytingar.

1. Telji samningsaðili æskilegt að breyta einhverju ákvæði þessa samnings, m.a. viðaukunum við hann, getur hann farið fram á samráð flugmálayfirvalda beggja samningsaðila um þá breytingu sem tillaga er gerð um. Slíkt samráð skal hefjast innan sextíu (60) daga frá móttökudegi beiðninnar.
2. Samningsaðilarnir skulu samþykkja sérhverja breytingu á þessum samningi og skal hún koma til framkvæmda með diplómátskum orðsendingaskiptum. Slík breyting öðlast gildi í samræmi við ákvæði 21. gr. (Gildistaka) þessa samnings.
3. Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. þessarar greinar skulu flugmálayfirvöld beggja samningsaðila samþykkja sérhverja breytingu á I. viðauka við þennan samning og skal hún staðfest með diplómátskum orðsendingaskiptum og öðlast gildi á degi sem ákvarðaður er í diplómátsku orðsendingunum. Þessi undantekning frá 2. mgr. þessarar greinar á ekki við þegar flugréttindum er bætt við framangreindan viðauka.

18. gr.

Uppsögn.

Samningsaðili getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega eftir diplómátskum leiðum um þá ákvörðun sína að segja þessum samningi upp. Samtímis skal senda Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi á viðtökustað tilkynningarinnar á miðnætti aðfaranótt þess dags þegar eitt (1) ár er liðið frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitti tilkynningunni viðtöku nema tilkynningin um uppsögn sé dregin til baka með gagnkvæmu samkomulagi áður en sá tími er liðinn. Staðfesti hinn samningsaðilinn ekki móttöku skal litið svo á að tilkynningunni hafi verið veitt viðtaka fjórtán (14) dögum eftir þann dag þegar henni er veitt viðtaka hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

19. gr.
Gildissvið.

Að því er Konungsríki Niðurlanda varðar gildir þessi samningur aðeins á yfirráðasvæði Sankti Martin.

20. gr.
Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Samningur þessi og allar breytingar á honum skulu skráð hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni strax eftir undirritun.

21. gr.
Gildistaka.

1. Samningur þessi og viðaukar við hann öðlast gildi fyrsta dag annars mánaðar eftir dagsetningu síðari orðsendingarinnar í diplómatisískum orðsendingaskiptum milli samningsaðilanna eftir diplómatisískum leiðum sem staðfestir að hvor samningsaðili um sig hafi lokið þeirri innlendu málsmeðferð sem er nauðsynleg til þess að samningur þessi og viðaukar við hann öðlist gildi.
2. Við gildistöku skal þessi samningur, að því er varðar Sankti Martin og Ísland, ganga frammar samningi milli ríkisstjórnar Konungsríkis Niðurlanda og ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands um flugþjónustu, sem var undirritaður í Haag 22. mars 1950.

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

Gjört í Brussel 30. mars 2022 í tvíriti á ensku.

Fyrir hönd Íslands

Fyrir hönd Konungsríkis Niðurlanda,
að því er varðar Sankti Martin

I. VIÐAUKI
Alþjóðleg flugþjónusta.

1. þáttur
Leiðir.

Flugrekendur hvors samningsaðila um sig, sem tilnefndir eru samkvæmt þessum viðauka, skulu, í samræmi við tilnefningarskilmálana, eiga rétt á að stunda alþjóðlega flugþjónustu milli staða á eftirfarandi leiðum:

Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Sankti Martin skulu eiga rétt á að stunda reglubundna, alþjóðlega flugþjónustu í báðar áttir á þeim leiðum sem eru tilgreindar hér á eftir:

Staðir á Sankti Martin	Viðkomustaðir	Staðir á Íslandi	Staðir sem flogið er til á útleið
hvaða staður sem er	hvaða staður sem er	hvaða staður sem er	hvaða staður sem er

Tilnefndir flugrekendur skulu eiga rétt á að nýta sér full sjöundu flugréttindi milli Sankti Martin og annars staðar eða annarra staða í öllu flugi með farm eingöngu.

Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Íslands skulu eiga rétt á að stunda reglubundna, alþjóðlega flugþjónustu í báðar áttir á þeim leiðum sem eru tilgreindar hér á eftir:

Staðir á Íslandi	Viðkomustaðir	Staðir á Sankti Martin	Staðir sem flogið er til á útleið
hvaða staður sem er	hvaða staður sem er	hvaða staður sem er	hvaða staður sem er

Tilnefndir flugrekendur skulu eiga rétt á að nýta sér full sjöundu flugréttindi milli Íslands og annars staðar eða annarra staða í öllu flugi með farm eingöngu.

Þessi samningur útilokar að tilnefndir flugrekendur frá Íslandi geti nýtt sér réttindi til flutninga-flugs milli Sankti Martin og Hollands (þ.m.t. sá hluti Hollands sem liggur í Karíbahafi), Sankti Martin og Curaçao og Sankti Martin og Arúba.

2. þáttur
Sveigjanleiki í rekstri.

Sérhver tilnefndur flugrekandi getur, að eigin vali, gert eftirfarandi í hvaða flugi sem vera skal eða öllu flugi:

- 1) stundað flug í aðra hvora áttina eða báðar áttir,
- 2) sameinað mismunandi flugnúmer í einni ferð loftfars,
- 3) þjónað stöðum sem flogið er til á innleið, viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til á útleið og stöðum á yfirráðasvæðum samningsaðilanna á leiðunum með hvaða samsetningu og í hvaða röð sem er,
- 4) sleppt viðkomu á hvaða stað eða stöðum sem er,
- 5) fært farþega/farm frá einu loftfari sínu til annars á hvaða stað sem er á leiðunum,
- 6) þjónað stöðum á innleið til hvaða staðar sem er á yfirráðasvæði hans, hvort sem skipt er um loftfar eða flugnúmer eða ekki, og honum er heimilt að stunda og kynna slíka þjónustu fyrir almenningi sem flutning á leiðarenda,
- 7) millilent á hvaða stað sem er, innan eða utan yfirráðasvæðis annars hvors samningsaðilanna,
- 8) að stunda flutninga í gegnumferð um yfirráðasvæði hins samningsaðilans og/eða
- 9) sameinað í sama loftfari flutning, án tillits til þess hvaðan hann kemur upphaflega, án takmarkana á því í hvora áttina er flogið eða hvert og án þess að missa réttindi til flutninga, sem eru leyfðir með öðrum hætti samkvæmt þessum samningi, að því tilskildu, að undanskildu flugi með

farm eingöngu, að þjónustan sé í þágu staðar á yfirráðasvæði samningsaðilans sem tilnefnir flugrekandann.

3. þáttur

Skipt um loftfar.

Hver tilnefndur flugrekandi getur, á leiðum sem eru tilgreindar í 1. þætti þessa viðauka, stundað alþjóðlega flugþjónustu án þess að settar séu skorður við því að skipta, á hvaða stað sem er á leiðinni, um gerð eða breyta fjölda loftfara sem eru starfrækt, að því tilskildu, nema þegar um ræðir flug með farm eingöngu, að flutningur á útleið frá slíkum stað sé framhald flutnings frá yfirráðasvæði þess samningsaðila sem hefur tilnefnt flugrekandann og að á innleið sé flutningur til yfirráðasvæðis þess samningsaðila, sem hefur tilnefnt flugrekandann, framhald flutnings á útleið frá slíkum stað.

II. VIÐAUKI Leiguflutningar.

1. þáttur

Flugrekendur hvors samningsaðila um sig, sem eru tilnefndir 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 þess samningsaðila sem hefur tilnefnt flugrekandann og hvaða staðar eða staða sem er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og
- milli hvaða staðar eða staða sem er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og hvaða staðar eða staða sem er í þriðja landi eða þriðju löndum, að því tilskildu, nema að því er varðar farm í leiguflutningi, að slík þjónusta sé liður í áframhaldandi flugi, hvort sem skipt er um loftfar eða ekki, sem felur í sér þjónustu við heimalandið, þ.e. flutning að heiman milli heimalandsins og yfirráðasvæðis hins samningsaðilans.

Þegar þjónusta, sem fellur undir þennan viðauka, er stunduð skulu flugrekendur hvors samningsaðila um sig, sem eru tilnefndir samkvæmt þessum viðauka, einnig eiga rétt á:

- (1) að millilenda á hvaða stöðum sem er innan eða utan yfirráðasvæðis hvors samningsaðila sem er,
- (2) að stunda flutninga í gegnumferð um yfirráðasvæði hins samningsaðilans og
- (3) að sameina í sama loftfari flutninga sem koma upphaflega frá yfirráðasvæði annars samningsaðilans, flutninga frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans og flutninga sem koma upphaflega frá þriðju löndum.

Hvor samningsaðili um sig skal, á grundvelli háttvísi og gagnkvæmni, leitast við að fjalla með jákvæðum hætti um umsóknir flugrekenda hins samningsaðilans um að stunda flutninga sem falla ekki undir þennan viðauka.

2. þáttur

Flugrekendur, sem annar hvor samningsaðilanna hefur tilnefnt og stunda leiguflutninga landa á milli sem hefjast á yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilans, hvort sem um ræðir flutninga aðra leið eða báðar, skulu eiga þess kost að velja hvort þeir fari að lögum, reglugerðum og reglum heimalandsins eða hins samningsaðilans um leiguflug. Ef samningsaðili beitir mismunandi reglum, reglugerðum, skilmálum, skilyrðum eða takmörkunum gagnvart einum flugrekanda sínum eða fleiri eða flugrekendum annarra landa skal sérhver tilnefndur flugrekandi hlíta þeim viðmiðunum sem hafa minnstu takmarkanirnar í för með sér.

Ekkert í málsgreininni hér að framan takmarkar þó rétt hvors samningsaðila sem er til að krefjast þess að flugrekendur, sem annar hvor þeirra hefur tilnefnt samkvæmt þessum viðauka, uppfylli kröfur um vernd fjármagns farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt þeirra.

3. þáttur

Hvorugur samningsaðila skal, nema að því er varðar reglurnar um neytendavernd sem um getur í málsgreininni hér að framan, gera kröfu um að flugrekandi, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt samkvæmt þessum viðauka, leggi fram, vegna flutninga frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans eða þriðja lands aðra leið eða báðar, annað en yfirlýsingu um að gildandi lögum, reglugerðum og reglum, sem um getur í 2. þætti þessa viðauka, sé fylgt eða yfirlýsingu um undanþágu frá þessum lögum, reglugerðum eða reglum sem viðeigandi flugmálayfirvöld hafa veitt.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
ICELAND
AND
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
IN RESPECT OF SINT MAARTEN

Iceland

and

the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten (hereinafter referred to as “the Parties”);

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an Agreement for the purpose of establishing international air services between and beyond their respective territories;

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 service opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services 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 services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

1. the term “aeronautical authorities” means, in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government; and, in the case of the Kingdom of The Netherlands, in respect of Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication; or, in both cases, any person or authority authorized to perform the functions exercised by the said authority or its successor;
2. the term “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
4. the term “designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
5. the term “European Economic Area” (EEA) means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on 2 May 1992, between the European Union and its Member States on the one hand and the European Free Trade Association States (EFTA) with the exclusion of Switzerland on the other hand, of which Iceland is a Member State;
6. the term “full cost” means the cost of providing services plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. the term “international air service” means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. the term “Tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. the terms “stop for non-traffic purposes”, “airline”, “air service” and “territory” have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
10. the term “user charges” means a charge or charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
11. the term “nationals”, in the case of Iceland, shall be understood as referring to a national of Iceland or a national of a Member State of the Agreement on the European Economic Area; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Sint Maarten.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants the other Party’s designated airlines the following rights for the conduct of international air services:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops for non-traffic purposes in its territory; and
 - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph 1 in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration 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, in writing through an exchange of diplomatic notes to the other Party, an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services, in accordance with this Agreement, on each of the routes specified in Annex I to this Agreement, and to withdraw or alter such designations.
2. Upon receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the aeronautical authorities of other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - i. the airline is established in the territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and the airline has a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator’s Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or nationals of Member States of the European Economic Area and shall at all times be effectively controlled by such states and/or nationals.
 - b) in the case of an airline designated by Sint Maarten:
 - i. the airline is established in the territory of Sint Maarten, and the airline has a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Sint Maarten; and

- ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Sint Maarten and the aeronautical authority of Sint Maarten is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Sint Maarten and/or nationals of Sint Maarten and shall, at all times, be effectively controlled by Sint Maarten and/or its nationals.
 - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; and
 - d) the designated airline is maintaining and administering the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services on the routes specified in Annex I to this Agreement, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Party where:
- a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - i. the airline is not established in the territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or the airline does not have a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or nationals of Member States of the European Economic Area or are not at all times effectively controlled by such states and/or nationals.
 - b) in the case of an airline designated by Sint Maarten:
 - i. the airline is not established in the territory of Sint Maarten or the airline does not have a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Sint Maarten; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Sint Maarten or the aeronautical authority of Sint Maarten is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Sint Maarten and/or nationals of Sint Maarten or the airline is not, at all times, effectively controlled by Sint Maarten and/or its nationals.
 - c) the designated airline is not qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or
 - d) the designated airline is not maintaining and not administering the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization or technical permission mentioned in paragraph 1 of this Article, or imposition of the conditions therein, is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, 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 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.

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. 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.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by any Party responsible for the regulatory control of a designated airline and still in force shall be recognized as valid by each Party, for the purpose of operating the agreed services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or validated are at least equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flight above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

Article 7

Safety

1. Either Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, crew, aircraft and operation of aircraft.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the safety standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the safety standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-

General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other convention and protocol relating to the security of civil aviation to which both Parties become parties.
2. Upon request the Parties shall provide each other with all necessary assistance 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 any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. The Parties 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 operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
5. Each Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory 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.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers, crew, 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 thereof.
7. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out or planned to be carried out by aircraft operators in respect of flights arriving from or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessment shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from 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. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations and technical permissions of an airline or airlines designated by that other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9

Commercial Opportunities

1. The designated 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 services.
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 into and to maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.
3. The designated airlines of each Party shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform 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 which would be available if self-handling were possible.
4. The designated airlines of each Party may engage in the sale of air services 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, passenger cancellation and refund rights referred to under Section 2 of Annex II to this Agreement. 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 country or in freely convertible currencies.
5. The designated airlines of each Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues 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 designated 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 designated airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.
7. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with
 - a) an airline or airlines of either Party; and
 - b) an airline or airlines of a third country,provided that such a third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such a third country, provided that all airlines in such arrangements
 - 1) hold the appropriate authority; and
 - 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 10

Customs Duties and Charges

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

Article 11

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 favourable than the most favourable 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 16 (Consultations and Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless;
 - a) it fails to undertake a review of the user charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or
 - b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any user charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Avoidance of Double Taxation

1. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international traffic shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of that airline is situated.
2. Capital represented by aircraft operated in international traffic by a designated airline and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of that airline is situated.
3. When a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 13

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 services governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services 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 which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programmes 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 the Annexes to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air services' intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 14

Tariffs

1. Each Party shall allow Tariffs for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
 - b) protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

- c) protection of airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
- 2. Each Party may require notification or filing with its aeronautical authorities of Tariffs to be charged for Air Services 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 thirty (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 with its aeronautical authorities of Tariffs to be charged to or from its territory for charters to the public by airlines of the other Party, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
- 3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the Tariffs to be charged by the designated airline of Sint Maarten for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area.

Article 15

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 services 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 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.

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

- 1. In a spirit of close co-operation, either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement, its implementation and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultation and negotiation.
- 2. Any dispute which cannot be settled by consultation and negotiation may, at the request of either Party to this Agreement, be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.
- 3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any third party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.
- 4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization. The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of the International Civil Aviation Organization. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject matter of the dispute.
- 5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination, including, if applicable, any recommendations, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Parties may agree in advance

that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

6. The Parties shall co-operate in good faith to advance the mediation and to be bound by any decision or determination of the expert or experts, unless they otherwise agree. If the Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.
7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.
8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration or termination under Article 18 (Termination) of this Agreement.

Article 17

Amendments

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, including the Annexes thereto, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Parties in relation to the proposed amendment. Such consultations shall commence within a period of sixty days (60) from the date of receipt of the request.
2. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 21 (Entry into force) of this Agreement.
3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Article, any amendment to Annex I to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 2 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

Article 18

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels 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 the place of receipt of the notice at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date it was received by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the territory of Sint Maarten only.

Article 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21

Entry into force

1. This Agreement and its Annexes shall enter into force on the first day of the second month following the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties through diplomatic channels confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annexes.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between Sint Maarten and Iceland, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Iceland, signed at The Hague, 22 March 1950.

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

DONE at Brussels on this 30 day of March, 2022, in duplicate, in the English language.

For
Iceland

For the Kingdom of the Netherlands,
in respect of Sint Maarten

ANNEX I
International Air Services

Section 1
Routes

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

The designated airline or airlines of Sint Maarten shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Sint Maarten	Intermediate points	Points in Iceland	Points beyond
any point	any point	any point	any point

For all cargo service or services, the designated airlines shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Sint Maarten and any point or points.

The designated airline or airlines of Iceland shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Iceland	Intermediate points	Points in Sint Maarten	Points beyond
any point	any point	any point	any point

For all-cargo service or services, the designated airlines shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Iceland and any point or points.

This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by designated airlines of Iceland between Sint Maarten and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands), Sint Maarten and Curaçao and Sint Maarten and Aruba.

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;
- 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 change of flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;
- 7) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- 8) carry transit traffic through the other Party's territory; and/or
- 9) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates, without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, 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 specified in Section 1 of this Annex, any designated airline may perform international air services without any limitation as to change, at any point on the

route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, 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.

ANNEX II Charter Operations

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, except with respect to cargo charters, 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, traffic originating in the other Party's territory and traffic originating in third countries.

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

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter operations 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 preceding 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, 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.