

**AUGLÝSING**  
**um loftferðasamning við Ísrael.**

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og ríkisstjórnar Ísraelsríkis, sem gerður var í Reykjavík 27. nóvember 2018, öðlaðist gildi 27. apríl 2022.

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

## RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS

## OG

## RÍKISSTJÓRNAR ÍSRAELSRÍKIS

**FORMÁLSORD**

Ríkisstjórn Ísraelsríkis og ríkisstjórn Íslands, hér á eftir nefndar „samningsaðilar“,

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

hafa orðið ásáttar um eftirfarandi:

## 1. gr.

*Skilgreiningar.*

Í samningi þessum hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér greinir, nema annað sé tekið fram:

- „flugmálayfirvöld“ merkir í tilviki Ísraelsríkis ráðuneyti samgöngumála og umferðaröryggis á vegum flugmálayfirvalds á sviði almenningssflugs og í tilviki Íslands samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, eða í báðum tilvikum hvert annað yfirvald eða aðila sem hefur heimild til þess að inna af hendi þau störf sem fyrirnefnd yfirvöld hafa með höndum,
- „samningur“ merkir samning þennan, viðauka við hann og allar breytingar þar á,
- „flutningsgeta“ merkir umfang veittrar þjónustu samkvæmt samningnum, venjulega mælt í fjölda fluga (ferðatíðni) eða sæta eða tonna farms sem er boðinn á markaði (borgartvennd eða frá landi til lands) eða á leið á tilteknu tímabili, til að mynda daglega, vikulega, árstíðabundið eða árlega,
- „Chicago-samningur“ merkir samninginn um alþjóðlegt almenningflug, sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, ásamt hverjum þeim viðauka sem hefur verið samþykktur skv. 90. gr. þess samnings og sérhverri breytingu á viðaukunum eða Chicago-samningnum á grundvelli 90. og 94. gr., að svo miklu leyti sem þessir viðaukar og breytingar hafa tekið gildi gagnvart báðum samningsaðilum,
- „tilnefndur flugrekandi“ merkir flugrekanda sem hefur verið tilnefndur og fengið leyfi samkvæmt ákvæðum 3. gr. samnings þessa (Tilnefning og veiting leyfis),
- „verð“ eða „gjaldskrá“ merkir fargjald, verð eða gjald sem flugrekendur og umboðsaðilar þeirra taka fyrir að flytja farþega, farangur og/ eða farm (að frátöldum pósti) með flutningum í lofti (þar með talinn hvaða annar flutningsmáti sem er sem því tengist) og þau skilyrði sem stýra aðgengi að fyrirnefndu fargjaldi, verði eða gjaldi,
- „yfirráðasvæði“ með tilliti til ríkis hefur þá merkingu er um getur í 2. gr. Chicago-samningsins,
- „notendagjöld“ merkir gjöld sem lögbær yfirvöld taka eða heimila að séu tekin af flugrekendum fyrir að láta þeim í té afnot af eignum eða aðstöðu á flugvelli eða af flugleiðsöguvirkjum eða flugöryggisbúnaði, þar með talin tengd þjónusta og aðstaða fyrir loftför, áhafnir þeirra, farþega og farm,
- hugtökin „flugþjónusta“, „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugrekandi“ og „viðkoma án viðskipta“ hafa þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 96. gr. Chicago-samningsins,
- „samþykkt flugþjónusta“ merkir áætlunarflug á þeim leiðum sem eru tilgreindar í viðaukanum við samning þennan vegna flutnings farþega, farms og pósts, með aðskildum eða samtengdum hætti,
- „búnaður á jörðu niðri“ „aðföng loftfars“ og „varahlutir“ hafa þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 9. gr. Chicago-samningsins.

## 2. gr.

*Veiting réttinda.*

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum réttindi, sem tilgreind eru í samningi þessum, í því skyni að stunda alþjóðlega flugþjónustu á þeim leiðum sem eru tilgreindar í leiðaskránni í viðaukanum.
2. Flugrekandi eða flugrekendur, sem hvor samningsaðili um sig hefur tilnefnt, skal eða skulu njóta eftirfarandi réttinda samkvæmt ákvæðum samnings þessa þegar hann eða þeir stunda alþjóðlega flugþjónustu:
  - a) réttinda til að fljúga yfir yfirráðasvæði hins samningsaðilans án þess að lenda,
  - b) réttinda til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði hins samningsaðilans án viðskipta og
  - c) réttinda til viðkomu á þeim stað eða stöðum á þeirri leið eða leiðum sem er eða eru tilgreindar í leiðaskránni í viðaukanum við samning þennan, í því skyni að taka um borð eða setja frá borði farþega, farm eða póst, með aðskildum eða samtengdum hætti, í millilandaflutningum.
3. Flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig, annar eða aðrir en þeir sem tilnefndir eru á grundvelli 3. gr. samnings þessa, skulu og njóta þeirra réttinda sem tilgreind eru í a- og b-lið 2. mgr. þessarar greinar.
4. Ekkert í 2. mgr. telst veita tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum annars samningsaðilans þau sérréttindi að taka um borð, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega, farm og póst gegn gjaldi til ákvörðunarstaðar annars staðar á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.

## 3. gr.

*Tilnefning og veiting leyfis.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna, með skriflegri tilkynningu til hins samningsaðilans, einn flugrekanda eða fleiri í því skyni að stunda samþykktu flugþjónustu á hinum tilgreindu leiðum og rétt til að draga slíka tilnefningu til baka eða breyta henni.
2. Hvor samningsaðili um sig skal, eftir að hann veitir fyrrnefndri tilnefningu viðtöku og umsókn frá viðkomandi tilnefndum flugrekanda í þeirri mynd og með þeim hætti sem mælt er fyrir um vegna flugrekstrarleyfis, veita viðeigandi flugrekstrarleyfi með eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu að:
  - a) samningsaðilinn, sem tilnefnir viðkomandi flugrekanda, ríkisborgarar þess samningsaðila eða báðir hafi raunverulegt eignarhald á honum og hafi í raun yfirráð yfir honum,
  - b) samningsaðilinn, sem tilnefnir flugrekandann, fari að þeim ákvæðum sem sett eru fram í 8. gr. (Öryggi) og 9. gr. (Flugvernd) og
  - c) hinn tilnefndi flugrekandi sé hæfur til að uppfylla önnur skilyrði sem mælt er fyrir um samkvæmt lögum og reglugerðum sem gilda að jafnaði um starfrækslu millilandaflutninga í lofti hjá þeim samningsaðila sem veitir tilnefningunni viðtöku.
3. Eftir að tilnefndur flugrekandi veitir flugrekstrarleyfi viðtöku getur hann hvenær sem er hafið rekstur þeirrar samþykktu flugþjónustu sem hann er þannig tilnefndur til að veita, að því tilskildu að flugrekandinn fari að gildandi ákvæðum samnings þessa.

## 4. gr.

*Leyfi haldið eftir, afturkallað og/eða takmarkað.*

1. Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu eiga rétt á að halda eftir því leyfi er um getur í 3. gr. samnings þessa (Tilnefning og veiting leyfis) að því er varðar flugrekanda sem hinn samningsaðilinn tilnefnir og að afturkalla, fella tímabundið úr gildi eða setja skilyrði fyrir slíkum leyfum, tímabundið eða varanlega:
  - a) í þeim tilvikum þegar þau eru ekki fullviss um að raunverulegt eignarhald í fyrrnefndum flugrekanda og yfirráð í raun yfir honum séu í höndum þess samningsaðila sem tilnefnir flugrekandann, ríkisborgara þess samningsaðila eða beggja,
  - b) fari samningsaðilinn, sem tilnefnir flugrekandann, ekki að þeim ákvæðum sem sett eru fram í 8. gr. (Öryggi) og 9. gr. (Flugvernd),

- c) sé hinn tilnefndi flugrekandi óhæfur til að uppfylla önnur skilyrði sem mælt er fyrir um samkvæmt lögum og reglugerðum sem gilda að jafnaði um starfrækslu millilandaflutninga í lofti hjá þeim samningsaðila sem veitir tilnefningunni viðtöku.
2. Því aðeins skal beita þeim rétti sem er tilgreindur í 1. mgr. þessarar greinar að undangengnu samráði milli flugmálayfirvaldanna í samræmi við 22. gr. samnings þessa (Samráð), nema nauðsynlegt sé að grípa til aðgerða strax til þess að koma í veg fyrir brot á lögum og reglugerðum sem um getur hér að framan eða nema aðgerða sé þörf samkvæmt 8. gr. (Öryggi) og 9. gr. (Flugvernd) í þágu öryggis eða flugverndar.

## 5. gr.

*Beiting laga.*

1. Beita skal lögum og reglugerðum annars samningsaðilans um komu loftfara, sem eru starfrækt í alþjóðlegri flugþjónustu, til yfirráðasvæðis hans eða brottför þeirra þaðan gagnvart loftförum flugrekanda hins samningsaðilans.
2. Lög og reglugerðir annars samningsaðilans um komu farþega, áhafna og farms, þar með talinn póstur, t.d. lög og reglugerðir um útlendingaeftirlit, tolleftirlit, gjaldmiðla og heilbrigði og sóttvarnaráðstafanir, til yfirráðasvæðis hans, veru þeirra þar og brottför þaðan skulu gilda um farþega, áhafnir, farm og póst sem loftför flugrekanda hins samningsaðilans flytja, meðan þau eru á fyrrnefndu yfirráðasvæði.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal ívilna eigin flugrekanda eða nokkrum öðrum flugrekanda á kostnað flugrekanda hins samningsaðilans, sem stundar hliðstæða millilandaflutninga í lofti, þegar hann beitir reglugerðum sínum um útlendingaeftirlit, tolleftirlit og sóttvarnaráðstafanir og líkum reglugerðum.

## 6. gr.

*Bein gegnumferð.*

Farþegar, farangur og farmur í beinni gegnumferð skulu einungis háðir mjög einfölduðu eftirliti. Farangur og farmur í beinni gegnumferð skulu undanþegnir tollum og öðrum álíka sköttum.

## 7. gr.

*Viðurkenning skirteina og leyfa.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal taka gild loftþæfivottorð, hæfisskirteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða löggildir og enn eru í gildi, til þess að unnt sé að stunda hina samþykktu flugþjónustu, að því tilskildu að þær kröfur sem gerðar voru vegna útgáfu eða löggildingar slíkra vottorða/skirteina eða leyfa jafngildi eða séu meiri en þær lágmarksviðmiðanir sem heimilt er að setja samkvæmt Chicago-samningnum.
2. Heimili sérréttindi eða skilyrði, sem tengjast leyfum eða vottorðum/skirteinum sem vísað er til í 1. mgr. að framan og flugmálayfirvöld annars samningsaðilans gefa út til handa hvaða aðila eða tilgreindum flugrekanda sem er eða vegna loftfars sem er notað þegar samþykkt flugþjónusta er stunduð, frávík frá þeim lágmarksviðmiðunum sem eru sett á grundvelli Chicago-samningsins og hafi slíkt frávík verið skráð hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni, getur hinn samningsaðilinn óskað eftir að fram fari samráð milli flugmálayfirvaldanna í því skyni að skýra það fyrirkomulag er um ræðir.
3. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér þó rétt til að neita að taka gild, vegna flugs yfir eigið yfirráðasvæði eða landinga innan þess, hæfisskirteini og leyfi sem eru veitt fyrir eigin ríkisborgara af hálfu hins samningsaðilans.

## 8. gr.

*Flugöryggi.*

1. Hvor samningsaðili um sig getur, hvenær sem er, farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir sem hinn samningsaðilinn fylgir á sviðum sem lúta að flugrekstraraðstöðu, flugliðum, loftförum og rekstri loftfara. Samráð þetta skal fara fram innan þrjátíu (30) daga frá því að fyrrnefnd beiðni er lögð fram.

2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkt samráð, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki öryggisviðmiðunum með skilvirkum hætti og hirði ekki um þær á þeim sviðum er um getur í 1. mgr. þessarar greinar, þ.e. öryggisviðmiðunum sem eru í samræmi við þær viðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum, skal hinum samningsaðilanum tilkynnt um þá niðurstöðu og til hvaða ráðstafana er talið nauðsynlegt að grípa til að uppfylla megi viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Skal þá hinn samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Samningsaðilarnir eru enn fremur samþykkir því, í samræmi við ákvæði 16. gr. Chicago-samningsins, að heimilt sé að framkvæma skoðun á eða í hverju því loftfari sem flugrekandi annars samningsaðilans starfrækir, eða er starfrækt á hans vegum, og er í förum til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, og að slík skoðun sé framkvæmd af viðurkenndum fulltrúum hins samningsaðilans, að því tilskildu að hún valdi ekki óréttmætri seinkun að því er starfrækslu loftfarsins varðar. Þrátt fyrir þær skuldbindingar sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins er skoðun þessi framkvæmd í því skyni að ganga úr skugga um að viðeigandi skjöl sem fylgja loftfarinu og flugliðaskírteini séu gild og að tækjabúnaður og ástand loftfarsins uppfylli þær viðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum.
4. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að nema flugrekstrarleyfi flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans tímabundið og þegar í stað úr gildi eða breyta því þegar nauðsynlegt er að grípa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri flugrekanda.
5. Aðgerðum, sem annar samningsaðilinn grípur til í samræmi við ákvæði 4. mgr. hér að framan, skal hætt um leið og forsendur fyrir því að grípa til þeirra eru ekki lengur til staðar.
6. Liggi fyrir ákvörðun, með vísan til ákvæða 2. mgr. þessarar greinar, þess efnis að annar samningsaðilinn uppfylli ekki þær lágmarksviðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum að umsömdum tíma liðnum, ætti að tilkynna aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um það. Þá ber og að tilkynna honum um eftirfarandi og viðunandi lausn málsins.

#### 9. gr.

##### *Flugvernd.*

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að gagnkvæm skylda þeirra til að vernda almenningflug gegn ólöglegu athæfi sé órjúfanlegur þáttur samnings þessa. Samningsaðilunum ber sérstaklega, án þess að takmarka almennt gildi réttinda sinna og skyldna að þjóðarétti, að bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögbrot og aðra verknaði í loftförum sem var undirritaður í Tókýó 14. september 1963, samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara sem var undirritaður í Haag 16. desember 1970 og samningsins um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna sem var undirritaður í Montreal 23. september 1971, viðbótarbókunarinnar við hann til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð sem var undirrituð í Montreal 24. febrúar 1988 og í samræmi við aðra samninga og bókanir um vernd almenningssflugs sem báðir samningsaðilar eru aðilar að.
2. Samningsaðilarnir skulu, ef þess er óskað, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsoftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og til að fást við sérhverja aðra ógnun við vernd í almenningssflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sínum, haga gerðum sínum í samræmi við þau flugverndarákvæði sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreind sem viðaukar við Chicago-samninginn að því marki sem slík flugverndarákvæði gilda fyrir samningsaðilana og skulu þeir gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara á skrá hjá þeim eða rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæðum þeirra hagi gerðum sínum í samræmi við fyrrnefnd flugverndarákvæði. Hvor samningsaðili um sig skal tilkynna hinum samningsaðilanum um sérhvern mismun milli innlendra reglugerða hans og framkvæmdamáta og flugverndarviðmiðana samkvæmt viðaukunum við Chicago-samninginn. Öðrum hvorum samningsaðilanna er heimilt að óska hvenær sem er eftir að fram fari samráð við hinn samningsaðilann þegar í stað í því skyni að ræða slíkan mismun.

4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að heimilt sé að gera þá kröfu til fyrrnefndra rekstraraðila loftfara að þeir virði þau flugverndarákvæði sem um getur í 3. mgr. hér að framan eins og hinn samningsaðilinn ætlast til vegna komu inn á yfirráðasvæði sitt, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal tryggja að gerðar séu fullnægjandi og skilvirkar ráðstafanir á yfirráðasvæði sínu til að vernda viðkomandi loftför og skoða farþega, áhafnir, handfarangur, farangur, farm og aðföng loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor samningsaðili um sig skal taka til vinsamlegrar athugunar allar beiðnir hins samningsaðilans um réttmætar, sérhæfðar öryggisráðstafanir og munu flugmálayfirvöld samningsaðilanna hafa rétt í því skyni til að ganga frá samkomulagi um framkvæmd verndarráðstafana.
5. Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum ólögmætum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvorn 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.
6. Hafi samningsaðili gildar ástæður til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar, getur fyrstnefndi samningsaðilinn farið fram á samráð. Samráðið skal hefjast innan fimmtán (15) daga frá því að annar hvor samningsaðilanna veitir fyrrnefndri beiðni viðtöku. Ef ekki næst viðunandi samkomulag innan fimmtán (15) daga frá því að samráð hefst skal það teljast næg ástæða til að halda eftir, afturkalla, fella tímabundið úr gildi eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfum þeirra flugrekenda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt. Fyrstnefnda samningsaðilanum er hvenær sem er heimilt að grípa til bráðabirgðaráðstafana þegar neyðarástand réttlætir slíkt eða þegar koma á í veg fyrir að ekki sé farið að ákvæðum þessarar greinar.

## 10. gr.

*Notendagjöld.*

1. Hvorugur samningsaðila skal leggja á eða heimila að lögð verði á tilnefnda flugrekendur hins samningsaðilans hærri notendagjöld en þau sem lögð eru á eigin flugrekendur sem stunda sambærilega alþjóðlega þjónustu.
2. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að efnt verði til samráðs um notendagjöld milli lögbærs yfirvalds síns á sviði gjaldtöku og flugrekenda sem nýta þá þjónustu og aðstöðu sem er látin í té; þar sem því verður komið við fyrir atbeina samtaka sem koma fram fyrir hönd þeirra flugrekenda. Láta ætti fyrrnefndum notendum í té allar tillögur um breytingar á notendagjöldum með hæfilegum fyrirvara til þess að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður. Hvor samningsaðili um sig skal ennfrems hvetja lögbært yfirvald sitt á sviði gjaldtöku og fyrrnefnda notendur til að skiptast á viðeigandi upplýsingum um notendagjöld.

## 11. gr.

*Tollar.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal, með gagnkvæmum hætti og að því marki sem landslög hans heimila, undanþiggja tilnefndan flugrekanda hins samningsaðilans innflutningstakmörkunum, tollum, vörugjöldum, skoðunargjöldum og öðrum innlendum tollum og gjöldum, sem ekki eru grundvölluð á kostnaði við veitta þjónustu við komu, á eldsneyti fyrir loftför, smurolíum, einnota tæknibirgðum, varahlutum, þ.m.t. hreyflum, venjulegum tækjabúnaði loftfars, aðföngum loftfars og öðrum hlutum, t.d. birgðum prentaðra farseðla, farmbréfum, prentuðu efni sem ber áprentað merki viðkomandi félags og venjulegu kynningarefni sem tilnefndur flugrekandi dreifir án endurgjalds og nota á eða einungis eru notuð í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við loftfar tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans, sem áður er getið, sem stundar hina samþykktu flugþjónustu.
2. Undanþágurnar, sem eru veittar samkvæmt þessari grein, gilda um þá hluti sem um getur í 1. mgr.:
  - a) sem hinn tilnefndi flugrekandi hins samningsaðilans kemur með, eða komið er með fyrir hans hönd, inn á yfirráðasvæði annars samningsaðilans,

- b) sem geymdir eru um borð í loftfari hins tilnefnda 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 eru til notkunar þegar samþykkt flugþjónusta er stunduð, hvort sem slíkir hlutir eru allir notaðir eða allra þeirra neytt 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 flytja venjulegan búnað loftfars frá borði, ásamt því efni og birgðum sem venjulega eru um borð í loftförum hins tilnefnda flugrekanda annars hvors samningsaðilanna, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans með samþykki tollyfirvalda á því yfirráðasvæði. Heimilt er, í slíkum tilvikum, að færa slíkan búnað, efni og birgðir undir eftirlit fyrrnefndra yfirvalda uns þau eru flutt úr landi á ný eða þeim ráðstafað með öðrum hætti í samræmi við tollareglur.

## 12. gr.

*Skattlagning.*

1. Hagnaður eða tekjur af rekstri loftfara í millilandaflutningum, sem flugrekandi annars samningsaðilans hefur, meðal annars af þátttöku í viðskiptasamningum milli flugrekenda eða af samrekstri í viðskiptum, skulu undanþegnar öllum sköttum af hagnaði eða tekjum til stjórnvalda hins samningsaðilans.
2. Fjármagn og eignir flugrekanda annars samningsaðilans, sem tengjast hagnýtingu og/eða rekstri loftfara í millilandaflutningum, skulu undanþegin öllum fjármagns- og eignasköttum sem stjórnvöld hins samningsaðilans leggja á.
3. Ágóði af sölu loftfara sem notuð eru í millilandaflutningum og af sölu lausafjármuna, sem tengjast rekstri flugrekanda annars samningsaðilans á slíkum loftförum, skal undanþeginn sköttum á ágóða sem stjórnvöld hins samningsaðilans leggja á.
4. Sé í gildi sérstakur samningur milli samningsaðilanna um að komast hjá tvísköttun skulu ákvæði slíks samnings ganga framár.

## 13. gr.

*Flutningsgeta.*

1. Flugmálayfirvöld samningsaðilanna skulu koma sér saman um eða samþykkja heildarflutningsgetu, sem til stendur að tilnefndir flugrekendur samningsaðilanna bjóði fram með hinni samþykktu flugþjónustu, áður en rekstur hefst og eftir það í samræmi við fyrirséða flutningaþörf.
2. Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu fá sanngjörn og jöfn tækifæri til þess að stunda rekstur á sérhverri samþykktri flugleið milli yfirráðasvæða samningsaðilanna.

## 14. gr.

*Gjaldskrár (verðlagning).*

1. Tilnefndir flugrekendur skulu ákvarða gjaldskrár vegna alþjóðlegrar flugþjónustu, sem er stunduð til og/eða frá yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilanna, eftir því sem sanngjarnt má teljast, að teknu hæfilegu tilliti til allra viðeigandi þátta, m.a. rekstrarkostnaðar, sanngjarns hagnaðar og gjaldskráa annarra flugrekenda.
2. Hvorum samningsaðila um sig er heimilt að gera kröfu um að gjaldskrár, sem tilnefndir flugrekendur hins samningsaðilans ákvarða á grundvelli 1. mgr. að framan, verði tilkynntar eða lagðar inn.
3. Hvor samningsaðili um sig hefur rétt til þess að grípa inn í til þess að:
  - a) koma í veg fyrir ósanngjarna mismunun að því er varðar verð eða framkvæmd,
  - b) vernda neytendur gegn verði sem er óeðlilega hátt eða hamlandi vegna misnotkunar markaðsráðandi stöðu og
  - c) vernda flugrekendur gegn óeðlilega lágu verði.

## 15. gr.

*Umreikningur gjaldmiðils og yfirfærsla tekna.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila flugrekanda hins samningsaðilans að umbreyta og senda til útlanda, eftir kröfu, tekjur sem verða til á staðnum af sölu flutningaþjónustu í lofti og eru umfram fjárhæðir greiddar á staðnum, þar sem umreikningur og yfirfærsla eru heimiluð með skjótum hætti á því gengi sem í gildi er sama dag og beiðnin um umreikning og yfirfærslu er dagsett.
2. Umreikning og yfirfærsla fyrrnefndra tekna skal heimila í samræmi við gildandi lög og reglugerðir og eru þau ekki háð neinum stjórnsýslugjöldum eða gjöldum vegna gjaldeyrisviðskipta, að fráskildum þeim sem bankar taka að jafnaði fyrir að framkvæma slíkan umreikning og yfirfærslu.
3. Ákvæði þessarar greinar undanþiggja flugrekendur beggja samningsaðila ekki þeim tollum, sköttum og iðgjöldum sem þeim ber að greiða.

## 16. gr.

*Sala og markaðssetning flutningaþjónustu í lofti.*

1. Hvor samningsaðili um sig skal veita flugrekanda hins samningsaðilans rétt til þess að selja og markaðssetja alþjóðlega flugþjónustu á yfirráðasvæði sínu með beinum hætti eða fyrir atbeina umboðsaðila eða annarra milliliða að vali viðkomandi flugrekanda, meðal annars rétt til þess að koma á fót skrifstofum, bæði beinlínutengdum og utan nets.
2. Tilnefndum flugrekanda annars samningsaðilans skal heimilað, á grundvelli gagnkvæmni, að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði hins samningsaðilans fulltrúa, auk starfsfólks sem sinnir viðskiptum, rekstri og tæknimálum eins og þörf er á í tengslum við rekstur hinnar samþykktu flugþjónustu.
3. Heimilt er að fullnægja þessum þörfum fyrir starfsfólk, að vali tilnefnds flugrekanda annars samningsaðilans, með því að nýta eigið starfsfólk eða með því að nýta þjónustu annarra stofnana, félaga eða flugrekenda sem stunda rekstur á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og hafa leyfi til að stunda umrædda þjónustu fyrir aðra flugrekendur.
4. Fulltrúarnir og starfsfólkið skulu vera undir gildandi lögum og reglugerðum hins samningsaðilans og uppfylla þau lög og reglugerðir:
  - a) skal hvor samningsaðili um sig veita, á grundvelli gagnkvæmni og með sem minnstum töfum, þeim fulltrúum og því starfsfólki er um getur í 3. mgr. þessarar greinar nauðsynleg atvinnuleyfi, vegabréfsáritanir vegna heimsókna eða önnur sambærileg skjöl og
  - b) skulu báðir samningsaðilar greiða fyrir og hraða afgreiðslu kalls eftir atvinnuleyfum til handa starfsfólki sem vinnur tiltekin, tímabundin skyldustörf sem vara ekki lengur en níutíu (90) daga.

## 17. gr.

*Sameiginlegt flugnúmer/samstarfsfyrirkomulag.*

1. Í rekstri þjónustu, sem hefur verið heimiluð á umsömdum leiðum eða þegar hún er stunduð, getur hvaða tilnefndur flugrekandi annars samningsaðilans sem er hafið samstarf um markaðssetningu á borð við föst sæta kaup eða sameiginlegt flugnúmer við:
  - a) flugrekanda eða flugrekendur annars hvors samningsaðilanna,
  - b) flugrekanda eða flugrekendur þriðja samningsaðila.
2. Ákvæðið að framan er með fyrirvara um þau skilyrði að allir flugrekendur innan slíks fyrirkomulags:
  - a) hafi viðeigandi forræði,
  - b) uppfylli þær kröfur sem eru venjulega gerðar til slíks samstarfs,
  - c) upplýsi kaupandann á sölustað, að því er varðar sérhvern farmiða sem er seldur, um hvaða flugrekandi muni fljúga í sérhverjum áfanga leiðarinnar.

## 18. gr.

*Leiga.*

1. Annar hvor samningsaðilanna getur komið í veg fyrir að leigt loftfar, sem uppfyllir ekki ákvæði 8. gr. (Flugöryggi) og 9. gr. (Flugvernd), sé notað vegna þjónustu á grundvelli samnings þessa.
2. Tilnefndum flugrekendum hvors samningsaðila um sig er, með fyrirvara um ákvæði 1. mgr. hér að framan, heimilt að veita þjónustu á grundvelli samnings þessa með því að nota:
  - a) loftfar í þurrleigu frá hvaða félagi sem er, meðal annars flugrekendum,
  - b) loftfar í blautleiga frá flugrekendum sama samningsaðila,
  - c) loftfar í blautleiga frá flugrekendum hins samningsaðilans,
  - d) loftfar í blautleiga frá flugrekendum þriðju landa,að því tilskildu að allir flugrekendur, sem taka þátt í því fyrirkomulagi er um getur í b-, c- og d-lið hér að framan, hafi viðeigandi leyfi og uppfylli þær kröfur sem gilda venjulega um það fyrirkomulag.

## 19. gr.

*Framlagning tölulegra gagna.*

Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu láta flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans í té, eða sjá til þess að tilnefndur flugrekandi á þeirra vegum láti þeim í té, reglubundin gögn eða annað yfirlit tölulegs eðlis eins og réttmætt má teljast nauðsynlegt til þess að unnt sé að yfirfara þá flutningsgetu sem er boðin fram með hinni samþykktu þjónustu sem hinn tilnefndi flugrekandi fyrstnefnda samningsaðilans stundar.

## 20. gr.

*Innsending áætlana.*

1. Tilnefndur flugrekandi hvors samningsaðila um sig skal senda flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans fyrir séðar flugáætlanir sínar til samþykkis eigi seinna en þrjátíu (30) dögum áður en rekstur samþykkrar flugþjónustu hefst. Fylgja ber sama verklagi vegna breytinga á fyrrnefndum áætlunum.
2. Að því er varðar viðbótarflug, sem viðkomandi tilnefndur flugrekandi annars samningsaðilans óskar eftir að stunda innan hinnar samþykktu þjónustu en utan samþykkrar tímaáætlunar, skal téður flugrekandi biðja um leyfi fyrir fram hjá flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans. Senda ber þess háttar beiðni að jafnaði minnst fjórum (4) virkum dögum áður en slíkur flugrekstur hefst.

## 21. gr.

*Umhverfisvernd.*

Samningsaðilarnir styðja nauðsyn þess að vernda umhverfið með því að stuðla að sjálfbærri þróun innan fluggeirans. Samningsaðilarnir eru ásáttir um, að því er varðar flugrekstur milli yfirráðasvæða hvors um sig, að fylgja kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (SARP), sbr. 16. viðauka, og þeirri stefnu og leiðbeiningum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem í gildi eru um umhverfisvernd.

## 22. gr.

*Samráð.*

1. Annar hvor samningsaðilanna getur hvenær sem er farið fram á samráð um túlkun, beitingu, framkvæmd eða breytingu ákvæða samnings þessa eða um það hvort farið sé að ákvæðum hans.
2. Fyrirnefnt samráð, sem getur farið fram með umræðu eða bréfaskiptum, skal hefjast innan 60 (sex tíu) daga frá þeim degi þegar annar samningsaðilinn veitir skriflegri beiðni viðtöku, nema samningsaðilarnir komi sér saman um annað.

## 23. gr.

*Lausn deilumála.*

1. Komi upp deila milli samningsaðilanna um túlkun eða beitingu ákvæða samnings þessa skulu þeir fyrst leitast við að leysa hana með samningaviðræðum milli flugmálayfirvalda ríkja beggja samningsaðila.
2. Finni fyrrnefnd flugmálayfirvöld ekki lausn með samningaviðræðum skal deilan leyst eftir diplómatisfum leiðum.
3. Finni samningsaðilarnir ekki lausn samkvæmt ákvæðum 1. og 2. mgr. hér að framan getur annar hvor samningsaðilanna vísað deilunni til gerðardóms sem skal vera skipaður þremur gerðarmönnum þar sem einn er tilnefndur af hvorum samningsaðila um sig og þriðji gerðarmaðurinn, sem skal vera formaður dómsins, er samþykktur af hálfu beggja samningsaðila, að því tilskildu að sá þriðji sé ekki ríkisborgari annars hvors samningsaðilanna og sé ríkisborgari í ríki sem hefur stjórnálasamband við hvorn samningsaðili um sig þegar hann er skipaður.  
Hvor samningsaðili um sig skal tilnefna sinn gerðarmann innan sextíu (60) daga frá þeim degi þegar tilkynningu um gerðardómsmeðferð er veitt viðtaka eftir diplómatisfum leiðum. Skipa skal formanninn innan annarra sextíu (60) daga frá því að samningsaðilarnir skipa gerðarmennina tvo. Láti samningsaðili hjá líða að tilnefna gerðarmann sinn innan tilgreinds frests eða geti samningsaðilarnir ekki komið sér saman um formanninn innan þess frests sem um getur, getur hvor samningsaðili um sig farið þess á leit við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann skipi formanninn eða þann gerðarmann sem verður í fyrirsvari fyrir þann samningsaðila sem vanefnir, eftir því sem tilefni er til.
4. Sé forseti Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fjarverandi eða vanhæfur skal varaforsetinn eða hátsettur meðlimur ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem er ekki ríkisborgari annars hvors samningsaðilanna og er ríkisborgari ríkis sem hefur stjórnálasamband við hvorn samningsaðila um sig þegar skipunin fer fram, eftir því sem við á, koma í stað forseta Alþjóðaflugmálastofnunarinnar vegna skyldustarfa hans viðvíkjandi gerðardómum, eins og fram kemur í 3. mgr. þessarar greinar.
5. Gerðardómurinn setur sér starfsreglur og ákveður hvar gerðardómsmeðferð fer fram, með fyrirvara um ákvæði sem samningsaðilarnir koma sér saman um.
6. Úrskurði gerðardómsins skal fella með meirihluta gerðarmanna og skulu þeir rökstuddir. Úrskurðir gerðardómsins eru endanlegar og bindandi fyrir deiluaðilana.
7. Hlíti annar hvor samningsaðilanna eða tilnefndur flugrekandi annars hvors samningsaðilanna ekki þeim úrskurði sem er felldur á grundvelli 6. mgr. þessarar greinar, getur hinn samningsaðilinn takmarkað, fellt tímabundið úr gildi eða afturkallað réttindi eða sérréttindi sem hafa, í krafti samnings þessa, verið veitt þeim samningsaðila sem vanefnir.
8. Hvor samningsaðili um sig skal bera kostnað vegna gerðarmanns síns. Samningsaðilarnir skulu skipta sín á milli að jöfnu kostnaði vegna formannsins, meðal annars gjöldum og kostnaði sem Alþjóðaflugmálastofnunin leggur í í tengslum við skipun formannsins og/eða gerðarmanns þess samningsaðila sem vanefnir, eins og um getur í 3. mgr. þessarar greinar.
9. Samningsaðilarnir skulu, meðan þess er beðið að deila sé lögð í gerð og þar á eftir uns gerðardómur birtir úrskurð sinn, nema þá samningnum sé sagt upp, standa áfram við skuldbindingar sínar samkvæmt samningnum með fyrirvara um endanlega leiðréttingu í samræmi við fyrrnefndan úrskurð.

## 24. gr.

*Breytingar.*

1. Heimilt er að breyta samningi þessum með gagnkvæmu samþykki samningsaðilanna.
2. Breytingar á samningi þessum, að undanskildum breytingum á viðaukanum, skulu öðlast gildi í samræmi við þær málsmeðferðarreglur sem eru settar fram í 28. gr. samnings þessa.
3. Flugmálayfirvöld samningsaðilanna geta gert breytingar á viðaukanum með skriflegu samkomulagi sín á milli.

## 25. gr.

*Fjölhliða samningar.*

Öðlist fjölhliða samningur um flutninga í lofti gildi gagnvart báðum samningsaðilum skal breyta samningi þessum til samræmis við ákvæði þess fjölhliða samnings.

## 26. gr.

*Uppsögn.*

Annar hvor samningsaðilanna getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega og eftir diplómatískum leiðum um þá ákvörðun sína að segja samningi þessum upp. Senda skal Alþjóðaflugmálastofnuninni samtímis þá tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi á miðnætti, á staðartíma hjá þeim samningsaðila sem veitir tilkynningunni viðtöku, að tólf (12) mánuðum liðnum frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitti tilkynningunni viðtöku, nema tilkynningin sé dregin til baka 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 að Alþjóðaflugmálastofnunin veitir tilkynningunni viðtöku.

## 27. gr.

*Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.*

Sá samningsaðili sem á landsvæði þar sem samningur þessi var undirritaður skal skrá samninginn, ásamt öllum breytingum á honum, hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni strax að lokinni undirritun.

## 28. gr.

*Gildistaka.*

Samningur þessi öðlast gildi þann dag þegar síðari tilkynningunni, þar sem gefið er til kynna að báðir samningsaðilar hafi lokið allri nauðsynlegri, innlendri málsmeðferð, er veitt viðtaka.

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

Gjört í Reykjavík, hinn 19. dag (*mánaðar*) Kislev, 5779 (sem samsvarar 27. degi nóvembermánaðar ársins 2018 í gregoríanska tímatalinu) í þremur *staðfestum eintökum* á hebresku, íslensku og ensku og eru allir textar jafngildir.

Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

## VIÐAUKI

*Leiðaskrá.*

Flugrekendur hvors samningsaðila um sig, sem eru tilnefndir á grundvelli samnings þessa, skulu eiga rétt á að bjóða fram flutninga í lofti milli staða á eftirtöldum leiðum:

- A. Flugleiðir sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Ísraels munu starfa á:  
Frá hvaða stað eða stöðum sem er í Ísrael gegnum hvaða viðkomustaði sem er til hvaða staðar eða staða sem er á Íslandi og hvaða staða sem er sem flogið er til áfram.
- B. Flugleiðir sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Íslands munu starfa á:  
Frá hvaða stað eða stöðum sem er á Íslandi gegnum hvaða viðkomustaði sem er til hvaða staðar eða staða sem er í Ísrael og hvaða staða sem er sem flogið er til áfram.

*Athugasemdir:*

Heimilt er að sleppa viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til áfram á hvaða legg sem er.

Sá réttur tilnefnds flugrekanda annars samningsaðilans að stunda flug í því skyni að flytja farþega, farangur, farm og póst milli staða á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og staða á yfirráðasvæði þriðju landa (fimmtu flugréttindi) skal háður sérsamningi milli flugmálayfirvalda samningsaðilanna.

AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF ICELAND  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

**PREAMBLE**

The Government of the State of Israel and the Government of Iceland hereinafter referred to as the “Parties”;

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

*Definitions*

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

- a) “Aeronautical Authorities” means, in the case of the State of Israel the Ministry of Transport and Road Safety by the Civil Aviation Authority; and in the case of Iceland the Ministry of Transport and Local Government; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- c) “Capacity” means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- d) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- e) “Designated Airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- f) “Price” or “Tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith), charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- g) “Territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- h) “User Charges” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- i) “Air Service”, “International Air Service”, “Airline”, and “Stop for Non-traffic Purposes”, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.
- j) “Agreed Services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- k) “Ground Equipment”, “Aircraft Stores”, and “Spare Parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

ARTICLE 2  
*Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule of the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline (s) designated by each Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:
  - a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
  - b) The right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purpose;
  - c) The right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination;
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3  
*Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
  - a) Substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
  - b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
  - c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4  
*Withholding, Revocation and Limitation of Authorization*

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:
  - a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
  - b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security);
  - c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringements of laws and regulations referred to above, or unless safety or security requires action in accordance with Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only

after consultation between the aeronautical authorities in conformity with Article 22 (Consultation) of this Agreement.

#### ARTICLE 5

##### *Application of Laws*

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airline of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

#### ARTICLE 6

##### *Direct Transit*

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### ARTICLE 7

##### *Recognition of Certificates and Licenses*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

#### ARTICLE 8

##### *Aviation Safety*

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
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 ICAO 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 suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for 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 minimum standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

## ARTICLE 9

### *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, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, 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 provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; to the extent that such security provisions are applicable to the Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. 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.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above 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 the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures and for this purpose the Aeronautical Authorities of the Parties will be entitled to conclude implementing security arrangements.
5. 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 and 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.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. 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 start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

#### ARTICLE 10

##### *User Charges*

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

#### ARTICLE 11

##### *Customs Duties*

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 import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores 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:
  - a) introduced into the territory of the one 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 materials and supplies normally retained on board the aircraft of a 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 the supervision of the said authorities up to such time, as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### ARTICLE 12

##### *Taxation*

1. Profits or incomes from the operation of the aircraft in international traffic derives by an airline of one Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income to the Government of the other Party.

2. Capital and assets of an airline of one Party relating to the exploitation and/or operation of aircraft in international traffic shall be exempt from all taxes on capital and assets imposed by the Government of the other Party.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft by an airline of one Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the Government of the other Party.
4. Where a special agreement for the avoidance of double taxation exists between the Parties, the provisions of the latter shall prevail.

#### ARTICLE 13

##### *Capacity*

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between or approved by, the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.
2. The designated airline or airlines of each Party shall have a fair and equal opportunity to operate on any agreed route between the territories of the Parties.

#### ARTICLE 14

##### *Tariffs*

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from the territory of either Party shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
2. Each party may require notifications or filing of tariffs established under paragraph 1 above by the designated airlines of the other Party.
3. Each Party shall have the right to intervene so as to:
  - a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
  - b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - c) protect airlines from prices that are artificially low.

#### ARTICLE 15

##### *Currency Conversion and Remittance of Earnings*

1. Each Party shall permit airline of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

#### ARTICLE 16

##### *Sale and Marketing of Air Transport Services*

1. Each Party shall accord the airline of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. The designated airline of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:
  - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
  - b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

#### ARTICLE 17

##### *Code Sharing/Cooperative Arrangements*

- 1) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-share arrangements, with:
  - a) an airline or airlines of either Party;
  - b) an airline or airlines of a third Party.
- 2) The above provision is subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
  - a) hold the appropriate authority.
  - b) meet the requirements normally applied to such arrangements.
  - c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

#### ARTICLE 18

##### *Leasing*

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this agreement which does not comply with Articles 8 (Aviation Safety) and 9 (Aviation Security),
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may provide services under this agreement by:
  - a) Using aircraft dry leased from any company including airlines.
  - b) Using aircraft wet – leased from airlines of the same Contracting Party.
  - c) Using aircraft wet – leased from airlines of the other Contracting Party.
  - d) Using aircraft wet – leased from airlines of third countries,provided that all airlines participating in the arrangements listed in b), c) and d) above, hold the appropriate authorization and meet the requirements normally applied to those arrangements.

#### ARTICLE 19

##### *Provision of Statistics*

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline of the first Party.

#### ARTICLE 20

##### *Submission of Schedules*

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

## ARTICLE 21

*Environmental Protection*

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

## ARTICLE 22

*Consultations*

1. Either Party may at any time request consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

## ARTICLE 23

*Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third arbitrator who shall act as the Chairman of the tribunal, to be agreed upon by the two Parties, provided that such arbitrator shall not be a national of either Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Parties at the time of appointment. Each Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through diplomatic channels, of a notice of arbitration. The Chairman shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the two arbitrators by the Parties. If a Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the Parties fail to agree on the Chairman within the mentioned period, each Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the Chairman or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.
4. In case of absence or incompetence of the President of ICAO, The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Parties, and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. Decisions of the arbitral tribunal shall be made by a majority of the arbitrators and shall be reasoned. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties to the dispute.
7. If either Party or the designated airline of either Party fails to comply with the decision given under paragraph (6) of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Party in default.
8. Each Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the chairman, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the chairman and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Parties.

9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

#### ARTICLE 24

##### *Amendments*

1. This Agreement can be amended by mutual consent of the Parties.
2. Any amendment of this Agreement excluding amendments of the Annex shall come into force in accordance with the procedures set forth in Article 28 to this Agreement.
3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties.

#### ARTICLE 25

##### *Multilateral Agreements*

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.

#### ARTICLE 26

##### *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 simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately after twelve (12) months the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end 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 receipt of the notice by ICAO.

#### ARTICLE 27

##### *Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

#### ARTICLE 28

##### *Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at Reykjavík on the 19 day of *(month) Kislev, 5779* (which corresponds to the 27 day of the month of November of the year 2018 in the Gregorian calendar) *in 3 authentic copies* in the Hebrew, Icelandic and English languages, all texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

Annex

*Route schedules*

Airlines of each Party designated under this Agreement shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes:

- A. Routes to be operated by the designated airline (s) of Israel:  
From any point or points in Israel via any intermediate point to any point or points in Iceland and any point beyond.
- B. Routes to be operated by the designated airline (s) of Iceland:  
From any point or points in Iceland via any intermediate point to any point or points in Israel and any point beyond.

*Notes:*

Intermediate points and points beyond may be omitted on any section.

The right of the designated airline of one Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties.

---

C-deild – Útgáfudagur: 10. febrúar 2025