

AUGLÝSING
um loftferðasamning við Sádi-Arabíu.

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og Konungsríkisins Sádi-Arabíu, sem gerður var í Aqaba 5. desember 2019, öðlaðist gildi 24. nóvember 2021.

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
KONUNGRÍKISINS SÁDI-ARABÍU

FORMÁLI

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Konungsríkisins Sádi-Arabíu (hér á eftir nefndar „samningsaðilar“),

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

sem vilja styrkja gagnkvæm tengsl sín á milli á sviði almenningssflugs og gera samning í því skyni að koma á flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvorrar um sig og áfram frá þeim,

sem vilja stuðla að alþjóðlegu fyrirkomulagi á flutningum í lofti sem byggir á samkeppni milli flugrekenda á markaði þar sem afskipti og reglusetning stjórnvalda eru í lágmarki,

sem vilja stuðla að því að fjölga tækifærum í alþjóðlegri flugþjónustu, og

sem vilja tryggja sem mest 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 almenningss flugs á öryggi í almenningssflugi,

hafa orðið ásáttar um eftirfarandi:

1. gr.

Skilgreiningar.

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

1. „Flugmálayfirvöld“ merkir, í tilviki Íslands, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið eða hvern þann aðila eða stofnun sem hefur heimild til þess að inna af hendi þau störf sem fyrirnefnd yfirvöld hafa með höndum og í tilviki Konungsríkisins Sádi-Arabíu, almenn yfirvöld almenningssflugs,
2. „samningur“ merkir samning þennan, viðauka við hann og allar breytingar þar á,
3. „Chicago-samningur“ merkir samninginn um alþjóðlegt almenningssflug sem lagður var fram til undirritunar í Chicago hinn 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 sérhvern viðauka eða breytingu við hann sem hefur verið samþykktur eða samþykkt á grundvelli 90. gr. Chicago-samningsins, að því leyti sem slíkir viðaukar eða breytingar gilda gagnvart báðum samningsaðilum á tilteknum tíma,
4. „tilnefndur flugrekandi“ merkir flugrekanda sem hefur verið tilnefndur og fengið leyfi samkvæmt ákvæðum 3. gr. samnings þessa,
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 Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess annars vegar og EFTA-ríkjanna, að Sviss undanskildu, hins vegar, EFTA er skammstöfun fyrir European Free Trade Association (Fríverslunarsamtök Evrópu) sem Ísland á aðild að,
6. „heildarkostnaður“ merkir kostnað samfara því að veita þjónustu, að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta almennum stjórnunarkostnaði,
7. „alþjóðleg flugþjónusta“ merkir flugþjónustu um loftþrymi 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 undanskildum pósti) sem flugrekendur taka, þ.m.t. umboðsaðilar þeirra, og þau skilyrði sem stýra aðgengi að fyrirnefndu fargjaldi, verði eða gjaldi,

9. hugtökin „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 að láta þeim í té aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða flugleiðsögu- eða flugöryggisaðstöðu eða -þjónustu, að meðtalinni tengdri þjónustu og aðstöðu.

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 sitt án þess að lenda,
 - b) réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði sínu án viðskipta og
 - c) þau réttindi sem tilgreind eru með öðrum hætti í samningi þessum.
2. Ekkert í þessari grein skal teljast veita tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum annars samningsaðilans rétt til að taka um borð, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega, farangur þeirra, farm eða póst sem eru fluttir eða er fluttur gegn gjaldi til ákvörðunarstaðar annars staðar á yfirráðasvæði fyrrnefnds hins samningsaðila.

3. gr.

Tilnefning og veiting leyfis.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna flugrekanda eða flugrekendur til þess að starfrækja samþykktu flugþjónustu á hverri þeirra leiða sem eru tilgreindar í viðaukunum og til að draga slíkar tilnefningar til baka eða breyta þeim. Fyrirnefndar tilnefningar skulu vera skriflegar og sendar hinum samningsaðilanum eftir diplómatisfum leiðum.
2. Hinn samningsaðilinn skal, þegar hann veitir fyrirnefndri 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 Konungsríkið Sáði-Arabía hefur tilnefnt:
 - i. að hann hafi staðfestu á yfirráðasvæði Konungsríkisins Sáði-Arabíu og hafi leyfi í samræmi við gildandi lög Konungsríkisins Sáði-Arabíu og
 - ii. að Konungsríkið Sáði-Arabía hafi og viðhaldi virku opinberu eftirliti með flugrekandanum og að viðkomandi flugmálayfirvald sé tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni,
 - iii. að hann sé í eigu og verði áfram í beinni eigu eða meirihlutaeigu Konungsríkisins Sáði-Arabíu og/eða ríkisborgara Konungsríkisins Sáði-Arabíu og lúti ávallt virkum yfirráðum Konungsríkisins Sáði-Arabíu og/eða ríkisborgara þess,
 - b) Í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. að hann hafi staðfestu á yfirráðasvæði Íslands og hafi gilt flugrekstrarleyfi í samræmi við landslög og
 - ii. að stjórnvöld Íslands, sem ábyrgjast útgáfu flugrekandaskírteinis viðkomandi flugrekanda, framkvæmi og viðhaldi virku opinberu eftirliti með flugrekandanum og að viðkomandi flugmálayfirvald sé tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni og
 - iii. að hann sé í eigu og verði áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, íslenskra ríkisborgara og skuli ætíð lúta virkum yfirráðum Íslands eða íslenskra ríkisborgara.
 - c) að hinir tilnefndu flugrekendur séu hæfir til að uppfylla þau skilyrði sem lög og reglugerðir mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvirkandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu og
 - d) að ákvæði 7. gr. (öryggi) og 8. gr. (flugvernd) séu virt og þeim framfylgt.
3. Þegar flugrekandi hefur verið tilnefndur og fengið leyfi með fyrrgreindum hætti er honum heimilt að byrja að stunda flugþjónustu á hinum tilgreindu leiðum, að því tilskildu að hann uppfylli öll ákvæði samnings þessa.

4. gr.

Afturköllun leyfis.

1. Öðrum hvorum samningsaðilanna er heimilt að afturkalla, fella niður tímabundið eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt:
 - a) Í tilviki flugrekanda sem Konungsríkið Sáði-Arabía hefur tilnefnt:
 - i. hafi hann ekki staðfestu á yferráðasvæði Konungsríkisins Sáði-Arabíu eða hafi ekki leyfi í samræmi við gildandi lög Konungsríkisins Sáði-Arabíu eða
 - ii. viðhaldi Konungsríkið Sáði-Arabía ekki virku opinberu eftirliti með viðkomandi flugrekanda eða
 - iii. ef hann er ekki í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, eða lýtur ekki virkri stjórn Konungsríkisins Sáði-Arabíu og/eða ríkisborgara þess eða
 - iv. hafi flugrekandinn ekki farið að íslenskum lögum og reglugerðum.
 - b) Í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. hafi hann ekki staðfestu á yferráðasvæði Íslands eða hafi ekki gilt flugrekstrarleyfi í samræmi við gildandi landslög eða
 - ii. framkvæmi Ísland, sem ábyrgist útgáfu flugrekandaskírteinis viðkomandi flugrekanda, ekki eða viðhaldi ekki virku opinberu eftirliti með flugrekandanum eða sé viðkomandi flugmálayfirvald ekki tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni eða
 - iii. ef hann er ekki í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, eða lýtur ekki virkri stjórn Íslands og/eða íslenskra ríkisborgara eða
 - iv. hafi flugrekandinn ekki farið að lögum og reglugerðum Konungsríkisins Sáði-Arabíu.
2. Ef tafarlaus afturköllun eða tímabundin niðurfelling flugrekstrarleyfis er um getur í 1. mgr. þessarar greinar eða setning skilyrða þeirra er þar er getið er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum og reglugerðum, skal slíkum rétti aðeins beitt að undangengnu samráði við hinn samningsaðilann.
3. Ákvæði greinar þessarar skerða ekki rétt annars hvors samningsaðilanna til þess að halda eftir, afturkalla, takmarka eða setja skilyrði fyrir flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda eða flugrekanda hins samningsaðilans í samræmi við ákvæði 7. gr. (öryggi) og 8. gr. (flugvernd).

5. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yferráðasvæði annars samningsaðilans, verið er innan þess eða farið þaðan skulu flugrekendur hins samningsaðilans fara að lögum og reglugerðum þess fyrrnefnda um rekstur og flugleiðsögu loftfara.
2. Þegar komið er inn á yferráðasvæði annars samningsaðilans, verið er innan þess eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur um borð í loftförum flugrekanda hins samningsaðilans uppfylla ákvæði laga og reglugerða fyrrnefnda samningsaðilans um komu farþega, áhafna eða farms til yferráðasvæðis hans eða brottför þeirra þaðan (m.a. reglugerða um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendingaeftirlit, vegabréf, tolleftril og sóttvarnaráðstafanir eða, ef um póst er að ræða, reglugerða um póst) eða það skal gert fyrir hönd fyrrnefndra farþega og áhafna eða vegna fyrrnefnds farms.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal ívilna eigin flugrekanda eða nokkrum öðrum flugrekanda á kostnað tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans, sem stundar hliðstæða alþjóðlega flugþjónustu, þegar hann beitir reglugerðum sínum um útlendingaeftirlit, tolleftril og sóttvarnaráðstafanir og líkum reglugerðum.

6. gr.

Viðurkenning vottorða/skírteina.

1. Hvor samningsaðili um sig skal taka gild lofthæfisvottorð, hæfisskírteini og leyfi, sem það ríki sem ábyrgist opinbert eftirlit með tilnefndum flugrekanda gefur út eða löggildir og eigi eru útrunnin, til þess að unnt sé að stunda þá flugþjónustu sem kveðið er á um í samningi þessum, að því tilskildu að þær kröfur sem gerðar eru vegna slíkra vottorða, skírteina eða leyfa jafngildi að

minnsta kosti þeim lágmarksviðmiðunum sem heimilt er að setja samkvæmt Chicago-samningnum.

2. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér samt sem áður rétt til að neita að taka gild, vegna flugs yfir eigið yfirráðasvæði eða lendingu innan þess, hæfisskírteini og leyfi sem eru veitt eða löggilt fyrir eigin ríkisborgara af hálfu hins samningsaðilans.

7. gr.
Öryggi.

1. Annar hvor samningsaðilanna getur farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir sem er fylgt að því er varðar flugrekanda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt og lúta að flugrekstraraðstöðu, flugáhöfnum, loftförum og rekstri hinna tilnefndu flugrekenda.
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 fyrrnefndar viðmiðanir. 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 hverju því loftfari, sem starfrækt er af flugrekanda annars samningsaðilans í samræmi við tilnefningarákvæði þessa samnings og er tekið á leigu frá flugrekanda annars hvors samningsaðila eða þriðja aðila 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 skoðunin valdi ekki óeðlilegri 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 halda eftir, afturkalla eða takmarka flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans án tafar 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. þessarar greinar, 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 fyrrnefndar viðmiðanir að umsömdum tíma liðnum, ætti að tilkynna aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um það. Þá ber og að tilkynna honum um eftirfarandi og viðunandi lausn málsins.

8. gr.
Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að gagnkvæm skylda þeirra til að gæta að öryggi í almenningsflugi andspænis ólöglegu athæfi sé órjúfanlegur þáttur samnings þessa. Samningsaðilunum ber sérstaklega, án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem var gerður í Tókýó 14. september 1963, samnings um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var gerður í Haag 16. desember 1970, samningsins um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var gerður í Montreal 23. september 1971 og bókunarinnar til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem er viðbót við samninginn um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, gerð í Montreal 24. febrúar 1988 og 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 ákvæði annarra samninga og staðfestra minnisblaða um flugvernd sem báðir samningsaðilar gerast síðar 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 ólöglegar aðgerðir sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og takast á við sérhverja aðra ógnun við öryggi flugleiðsögu í almenningsflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, haga gerðum sínum í samræmi við allar flugverndarviðmiðanir og viðeigandi starfsvenjur sem mælt er með og Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samninginn. Þeir skulu gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara á skrá hjá þeim, rekstraraðilar loftfara sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á yfirráðasvæðum þeirra og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæðum þeirra hagi gerðum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Þegar hætta er á ólöglegri töku loftfara eða öðrum ólöglegum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi farþega, áhafna, loftfara, 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 ógnun á skjótan og öruggan hátt.
5. Hafi samningsaðili gildar ástæður til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar um flugvernd, geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda samningsaðilans farið fram á að fram fari samráð við flugmálayfirvöld hins síðarnefnda þegar í stað. 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, takmarka eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfi og tæknileyfum flugrekanda eða flugrekanda síðarnefnda samningsaðilans. Í tilviki neyðarástands getur samningsaðili gripið til bráðabirgðaaðgerða áður en fimmtán (15) dagar eru liðnir.

9. gr.

Svigrúm til viðskipta.

1. Flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt á 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 reglugerðir hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, til þess að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði hins samningsaðilans starfsmenn sem vinna við stjórnun, sölu, tækniþjónustu og rekstur og aðra sérhæfða starfsmenn sem eru nauðsynlegir til þess að unnt sé að bjóða fram flugþjónustu.
3. Sérhver tilnefndur flugrekandi skal eiga rétt á því 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 við eigin afgreiðslu, stæði hún til boða, hvað eðli hennar og gæði áhrærir.
4. Flugrekendum hvors samningsaðila um sig er heimilt að selja flugþjónustu milliliðalaust á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og, að eigin ákvörðun viðkomandi flugrekanda, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna, nema sérstaklega sé kveðið á um annað í reglugerðum um leiguflug í upprunalandi leiguflugsins sem varða vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega. Sérhver flugrekandi skal eiga rétt á að selja fyrrnefnda flutninga og hverjum sem er skal frjálst að kaupa þá flutninga með gjaldmiðli fyrrnefnds yfirráðasvæðis eða með auðskiptanlegum gjaldmiðli.
5. Sérhver flugrekandi skal, eftir kröfu, eiga rétt á að umbreyta tekjum og yfirfæra þær til heimalands síns, þ.e. tekjum sem verða til á staðnum og eru umfram fjárhæðir sem þar eru greiddar. Umbreyting og yfirfærsla skulu heimilaðar með skjótum hætti, án takmarkana eða skattlagningar hvað þær varðar, á því gengi sem gildir um yfirstandandi viðskipti og yfirfærslu þann dag þegar viðkomandi flutningafyrirtæki sækir fyrst um yfirfærsluna.
6. Flugrekendum hvors samningsaðila um sig skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, meðal annars kostnað vegna eldsneytiskaupa, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans með þarlandum

gjaldmiðli. Flugrekendum hvors samningsaðila um sig er heimilt, að eigin ákvörðun, að greiða slíkan kostnað á yfiráðasvæði hins samningsaðilans með auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlandum reglugerðum um gjaldeyri.

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, smurliur, einnota tæknibirgðir, varahluti, þ.m.t. hreyfla, venjulegan tækjabúnað 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 hins samningsaðilans, sem áður er getið, sem heldur úti hinni samþykktu flugþjónustu.
2. Undanþágurnar, sem eru veittar samkvæmt ákvæðum þessarar greinar, 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 yfiráðasvæði samningsaðilans,
 - b) sem geymdir eru um borð í loftfari hins tilnefnda flugrekanda annars samningsaðilans þegar það kemur inn á eða fer frá yfiráðasvæði hins samningsaðilans eða
 - c) sem fluttir eru um borð í loftfar hins tilnefnda flugrekanda annars samningsaðilans á yfiráðasvæði hins samningsaðilans og eru til notkunar þegar samþykkt flugþjónusta er starfrækt, hvort sem slíkir hlutir eru allir notaðir eða allra þeirra neytt eða ekki innan yfiráðasvæðis samningsaðilans, sem veitir undanþáguna, að því tilskildu að slíkir hlutir skipti ekki um eigendur á yfiráðasvæði 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 yfiráðasvæði hins samningsaðilans með samþykki tollyfirvalda á því yfiráðasvæði. 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.
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 aðflutning á yfiráðasvæði hins samningsaðilans á þeim hlutum sem tilgreindir eru í 1. mgr. þessarar greinar, enda njóti aðrir flugrekendur slíkra undanþága frá hinum samningsaðilanum með svipuðum hætti.
5. Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að annar hvor samningsaðilanna leggi á, án mismununar, skatta, álögur, tolla, greiðslur eða gjöld á eldsneyti, sem er afhent á yfiráðasvæði hans, til nota í loftfari tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans og að það sé gert í samræmi við gildandi lög í samningsríkjunum.

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 óréttlátan hátt og skal þeim 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 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 flugvallar, 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 gjalddtöku á yfirráðasvæði sínu 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 samkvæmt meginreglunum í 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja lögbær yfirvöld á sviði gjalddtöku 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 telst hafa brotið gegn ákvæðum þessarar greinar, í tengslum við málsmeðferð vegna lausnar deilumála skv. 16. gr. samnings þessa, nema: a) hann hafi látið hjá líða, innan hæfilegs tíma, að endurskoða gjöld eða framkvæmd sem hinn samningsaðilinn hefur gert að umkvörtunarefni eða b) látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi eru, til að leiðrétta gjöld eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki ákvæðum þessarar greinar.

12. gr.

Leiðir til að komast hjá tvísköttun.

Báðir samningsaðilar hvetja fjármálayfirvöld hvors um sig til að gera heildarsamning um leiðir til að komast hjá tvísköttun.

13. gr.

Samngjörn samkeppni.

1. Hvor samningsaðili um sig skal gefa hinum tilnefndu flugrekendum beggja samningsaðila samngjörn og jöfn tækifæri til að keppa um að bjóða fram þá alþjóðlegu flugþjónustu sem samningur þessi gildir um.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverjum tilnefndum flugrekanda að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í alþjóðlegri flugþjónustu, sem hann býður fram, á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðinum. Hvorugur samningsaðilanna skal, að teknu tilliti til þessa réttar, takmarka einhliða umferð, ferðatíðni eða hve reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara hinir tilnefndu flugrekendur hins samningsaðilans starfrækja, nema að því marki sem kann að verða krafist af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd og þá með samhljóða skilyrðum 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 neinar aðrar kröfur sem varða flutningsgetu, ferðatíðni eða flutning og myndu brjóta í bága við markmiðin með samningi þessum.
4. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfu um að flugrekendur hins samningsaðilans leggi inn flugáætlanir, áætlanir um leiguflug eða rekstraráætlanir til samþykkis, nema eins og kann að verða 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 viðauka við samning þennan. Geri samningsaðili kröfu um þess háttar innlagningu í upplýsingaskyni, skal hann lágmarka stjórnsýsluálag á milliliði í flugþjónustu og tilnefnda flugrekendur hins samningsaðilans að því er varðar kröfur um innlagningu og verklag.

14. gr.

Verðlagning.

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila sérhverjum tilnefndum flugrekanda að ákvarða verð fyrir flugþjónustu á grundvelli þeirra viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðinum. Afskipti samningsaðilanna skulu takmarkast við:
 - a) að koma í veg fyrir óeðlilega mismunun að því er varðar verð eða framkvæmd,
 - 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 ríkisstyrkja eða -aðstoðar.
2. Hvor samningsaðili um sig getur krafist þess að verð, sem til stendur að flugrekendur hins samningsaðilans muni setja upp fyrir flutninga til eða frá yfirráðasvæði hans, sé tilkynnt eða lagt inn hjá flugmálayfirvöldum sínum. 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 krefjast þess að flugrekendur hins samningsaðilans tilkynni eða leggi inn verð, sem leigutakar setja upp við almenning, nema eftir því sem nauðsynlegt kann að reynast og þá án mismununar og í upplýsingaskyni.

15. gr.

Samþætt flutningsþjónusta.

Þrátt fyrir önnur ákvæði samnings þessa 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, þar á meðal flutninga til og frá öllum flugvöllum þar sem aðstaða er til tollafgreiðslu, og hafa þeir, þar sem það á við, rétt til að flytja farm undir tollinnsigli samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum. 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 flutninga-fyrirtæki sem annast flutninga á jörðu niðri, meðal annars er átt við flutninga á jörðu niðri sem aðrir flugrekendur annast og óbeinir farmflytjendur loftleiðis. 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 að því er þess konar flutninga varðar.

16. gr.

Samráð og lausn deilumála.

1. Annar hvor samningsaðilanna getur, hvenær sem er og í anda náinnar samvinnu, farið fram á samráð um samning þennan, framkvæmd hans og það hvort farið sé að ákvæðum hans svo viðunandi sé. Komi upp deilur milli samningsaðilanna um túlkun eða beitingu ákvæða samnings þessa skulu þeir fyrst leitast við að leysa þær með samráði.
2. Heimilt er að senda hverja deilu, sem ekki er unnt að leysa með samráði, til sáttasemjara eða sáttanefndar að beiðni annars hvors samningsaðilanna. 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 ber frá vali sérfræðings eða sérfræðinga innan fimmtán (15) daga frá því að beiðni um að deilu sé vísað til sáttasemjara eða sáttanefndar er veitt viðtaka. 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 sviði sem deilan snýst um.
5. Ljúka ætti sáttumleitunum innan sextíu (60) daga frá því að sáttasemjarinn eða sáttanefndin tekur til starfa og ætti ákvörðun, þar með talin tilmæli ef við á, að hafa verið lögð fram innan sextíu (60) daga frá því að sáttasemjarinn eða sáttanefndin tekur til starfa. Samningsaðilarnir geta

- sammælist 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 sáttumleitana og því að úrskurður eða ákvörðun sáttasemjarans eða sáttanefndarinnar komi til framkvæmda, nema þeir semji um það fyrir fram með öðrum hætti að vera bundnir af úrskurðinum eða ákvörðuninni. 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.

17. gr.

Samþykki tímaáætlana.

Tilnefndir flugrekendur samningsaðila skulu, eigi síðar en sextíu (60) dögum áður en samþykktur flugrekstur hefst, leggja fyrirhugaðar tímaáætlanir sínar fyrir flugmálayfirvöld hins samningsaðilans til samþykktar. Í þessum tímaáætlunum skulu m.a. koma fram tegund þjónustu og loftfars sem á að nota, flugáætlun og hvers kyns aðrar viðeigandi upplýsingar. Þetta skal eiga á sama hátt við um síðari breytingar. Í sérstökum tilvikum má stytta þennan frest, enda sé það samþykkt af fyrrnefndum yfirvöldum.

18. gr.

Breytingar.

1. Telji annar hvor samningsaðilanna æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa, 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 þeim degi þegar beiðninni er veitt viðtaka. Allar breytingar, sem samþykktar eru með fyrrgreindum hætti, skulu öðlast gildi að undangenginni staðfestingu af hálfu beggja samningsaðila með diplómatískum orðsendingaskiptum.
2. Breytingu á viðaukunum má gera með beinu samkomulagi milli flugmálayfirvalda beggja samningsaðila og skal hún öðlast gildi að undangenginni staðfestingu með diplómatískum orðsendingaskiptum.

19. gr.

Uppsögn.

Annar hvor samningsaðilanna getur, hvenær sem er, tilkynnt hinum samningsaðilanum skriflega um þá ákvörðun sína að segja samningi þessum upp. Samtímis skal senda Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi á viðtökustað tilkynningarinnar á miðnætti aðfaranótt þess dags þegar ár er liðið frá þeim degi þegar hinn samningsaðilinn veitti tilkynningunni viðtöku, nema tilkynningin sé dregin til baka með samkomulagi beggja samningsaðila 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.

20. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

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

21. gr.
Gildistaka.

Samningur þessi öðlast gildi þann dag þegar síðari orðsendingin er dagsett með diplómatískum orðsendingaskiptum milli samningsaðilanna sem staðfesta að innlendri málsmeðferð, sem er nauðsynleg til þess að samningurinn öðlist gildi, sé lokið.

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

Gjört í Aqaba 5. desember 2019 í tvíriti á ensku, arabísku og íslensku og eru allir textar jafngildir. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

I. VIÐAUKI

Leiðaskrá.

1. hluti: Leiðir þar sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Íslands hafa heimild til að starfrækja flugþjónustu:

Upphafsstaðir	Viðkomustaðir	Staðir í Konungsríkinu Sádi-Arabíu	Staðir sem flogið er til áfram
Staðir á Íslandi	Hvaða staður sem er	Jeddah Riyadh Dammam	Hvaða staður sem er

Hið sama gildir um flug með farm eingöngu.

2. hluti: Leiðir þar sem tilnefndir flugrekendur Konungsríkisins Sádi-Arabíu hafa heimild til að starfrækja flugþjónustu:

Upphafsstaðir	Viðkomustaðir	Staðir á Íslandi	Staðir sem flogið er til áfram
Staðir í Konungsríkinu Sádi-Arabíu	Hvaða staður sem er	Keflavík Akureyri Egilsstaðir	Hvaða staður sem er

Hið sama gildir um flug með farm eingöngu.

3. hluti: Athugasemdir varðandi leiðir sem tilnefndir flugrekendur beggja samningsaðila munu starfa á.

- Sérhverjum tilnefndum flugrekanda er heimilt að veita þjónustu á viðkomustöðum og á stöðum sem flogið er til áfram, sem tilgreindir eru í viðaukanum við þennan samning, að því tilskildu að fimmtu flugréttindum sé beitt milli þessara staða og yfirráðasvæðis ríkis hins samningsaðilans, hafi samningur þar um verið gerður milli flugmálayfirvalda beggja aðila.
- Tilnefndum flugrekanda er heimilt að sleppa að eigin vild viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til áfram á hverri leið, í öllu flugi eða hvaða flugi sem er, að því tilskildu að hvers kyns þjónusta hefjist eða henni ljúki á yfirráðasvæði landsins sem tilnefnir flugrekandann.

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF ICELAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

PREAMBLE

The Government of Iceland and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”);

Being Contracting States 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 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 otherwise stated, the term:

1. “Aeronautical authorities” means in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, or any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authority;
2. “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. “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 Contracting 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 Contracting Parties;
4. “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. “European Economic Area” 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 Community and its Member States on the one hand and the EFTA States with the exclusion of Switzerland on the other hand. EFTA is an abbreviation for the European Free Trade Association of which Iceland is a Member State;
6. “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. “International air service” means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and
10. "User charges" means a charge/charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants the other Contracting 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 in its territory for non-traffic purposes; and
 - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer to the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.
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 other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - (i) it is established in the territory of Iceland and has a valid Operating License in accordance with national law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Government of Iceland responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) it is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by Icelandic nationals and shall at all times be effectively controlled by Iceland and/or Icelandic nationals.
 - b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
 - (i) it is established in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Saudi Arabia; and
 - (ii) the Kingdom of Saudi Arabia has and maintains effective regulatory control of the airline and the aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - (iii) it is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the Kingdom of Saudi Arabia and/or nationals of the Kingdom of Saudi Arabia and shall at all times be effectively controlled by the Kingdom of Saudi Arabia and/or its nationals.
 - c) the designated airlines is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
 - d) the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Security) are being maintained and administered.

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate air services on the specified routes provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
 - a) in the case of an airline designated by Iceland:
 - (i) it is not established in the territory of Iceland or doesn't have a valid Operating Licence in accordance with national law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Iceland responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) it is not owned, directly or through majority ownership by, or it is not effectively controlled by Iceland and/or Icelandic nationals; or
 - (iv) the airline has failed to comply with the laws and regulations of the Kingdom of Saudi Arabia.
 - b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
 - (i) it is not established in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia; or it is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Saudi Arabia; or
 - (ii) the Kingdom of Saudi Arabia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - (iii) it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the Kingdom of Saudi Arabia and / or its nationals; or
 - (iv) the airline has failed to comply with the laws and regulations of Iceland.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization 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 Contracting Party.
3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Air Safety) and Article 8 (Aviation Security) of Agreement.

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting 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 Contracting Party's airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and

licenses issued or validated by the State responsible for the regulatory control of a designated airline and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting 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 Contracting Party.

Article 7

Air Safety

1. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting 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 Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the said standards. The other Contracting 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, a designated airline of one Contracting Party in accordance with the designation provision of this Agreement and utilized to conduct air services operation in accordance with the provision of this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another airline of the other contracting party, be the subject of a search by the authorized representative of the other Contracting 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 Contracting Party reserves the right to immediately withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting 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 Contracting Party remains in non-compliance with the said standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of International Civil Aviation Organization (ICAO) should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 8

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting 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, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of 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 on civil aviation security to which both Contracting Parties become parties.

2. Upon request the Contracting 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 address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft which 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. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
5. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air services.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting 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. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local 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 airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their

discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

Article 10

Customs Duties and Charges

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting 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, 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 Contracting 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 Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.
5. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting 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 air carrier of the other Contracting Party in accordance with applicable law in the Contracting States.

Article 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Avoidance of Double Taxation

Both Contracting Parties urge their respective financial authorities to conclude comprehensive agreement on avoidance of double taxation.

Article 13

Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air services governed by this Agreement.
2. Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article or as may be specifically authorized in an annex to this Agreement. If a Contracting 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 Contracting Party.

Article 14

Pricing

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

2. Each Contracting Party may require notification or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting 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 Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

Article 15

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting 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 Contracting Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. 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 Contracting 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 Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultation.
2. Any dispute which cannot be resolved by consultation may at the request of either Contracting Party of 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 Contracting 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 Contracting 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 International Civil Aviation Organization (ICAO). 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 Contracting Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of International Civil Aviation Organization. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject 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 recommendation, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel. The Contracting 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 Contracting Parties shall co-operate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance

to be bound by the decision or determination. If the Contracting 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 19.

Article 17

Approval of time-tables

The designated airlines of either Contracting Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 18

Amendments

1. If either Contracting 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 Contracting 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. Any amendments so agreed shall enter into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes by both Parties.
2. An amendment to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall enter into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 19

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting 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 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that the internal procedures necessary for the entry into force of the Agreement have been completed.

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

DONE at Aqaba on 5th of December 2019 corresponding to 8th of Rabi Al-Thani 1441 AH, in two originalS, in the Arabic, Icelandic and English languages, each text being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

ANNEX I
International Air Services

Route schedule

Section (1): Routes on which air services may be operated by the designated airline (airlines) of Iceland

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Points in Iceland	Any points	Jeddah Riyadh Dammam	Any points

For all cargo services the same applies.

Section (2): Routes on which air services may be operated by the designated (airlines) of the Kingdom of Saudi Arabia.

Points of Origin	Intermediate Points	Points in Iceland	Points Beyond
Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any points	Keflavík Akureyri Egilsstaðir	Any points

For all cargo services the same applies.

Section (3): Notes on the routes to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties.

1. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the two Aeronautical Authorities.
2. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the Country designating the airline.