

AUGLÝSING

um loftferðasamning við Niðurlönd/Holland vegna Curaçao.

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Curaçao, sem gerður var í Brussel 20. september 2021, öðlaðist gildi 1. júní 2023.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytinu, 17. maí 2024.

Þórdís Kolbrún Reykfjörð Gylfadóttir.

Martin Eyjólfsson.

Fylgiskjal.

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

Ísland

og

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

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

sem hafa hug á að leggja sitt af mörkum til framþróunar svæðisbundins og alþjóðlegs almenningflugs,

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

sem hafa hug á að gera samning í því skyni að koma á og reka flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvors um sig og áfram frá þeim,

sem hafa hug á að tryggja hæsta öryggisstig og vernd í millilandaflutningum í lofti,

hafa orðið ásáttir um eftirfarandi:

I. KAFLI

Inngangur.

1. gr.

Skilgreiningar.

Í þessum kafla er merking eftirfarandi hugtaka eins og hér segir nema annað sé tekið fram:

- „flugmálayfirvöld“ merkir, í tilviki Íslands, í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið og, í tilviki Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Curaçao, ráðuneyti sem ber ábyrgð á almenningflugi eða í báðum tilvikum hver sá aðili eða yfirvald sem hefur heimild til þess að inna af hendi þau störf sem fyrrnefnd yfirvöld hafa með höndum,
- „samþykkt þjónusta“ merkir flugþjónusta, á leiðum sem eru tilgreindar í I. viðauka við þennan samning, við að flytja farþega, farm og póst, hvert í sínu lagi eða saman,
- „samningur“ merkir þessi samningur, viðaukar við hann og hvers kyns breytingar þar á,
- „flugþjónusta“, „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugrekandi“ og „viðkoma án viðskipta“ skulu hafa þá merkingu, eftir því sem við á, sem tilgreind er í 96. gr. Chicago-samningsins,
- „tilnefndur flugrekandi“ merkir flugrekandi eða flugrekendur sem hefur eða hafa verið tilnefndir og fengið leyfi í samræmi við 3. gr. (Tilnefning og veiting leyfis) þessa samnings,
- „Chicago-samningur“ merkir samningurinn 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 viðaukum eða samningnum skv. 90. og 94. gr. hans, að svo miklu leyti sem þessir viðaukar og breytingar hafa tekið gildi gagnvart báðum samningsaðilum eða verið fullgilt af hálfu þeirra beggja,
- „heildarkostnaður“ merkir kostnaður við að veita þjónustu, að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta stjórnunarkostnaði,
- „ríkisborgari“ merkir, í tilviki Íslands, ríkisborgarar Íslands eða ríkisborgarar aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins og, í tilviki Konungsríkis Niðurlanda, að því er varðar Curaçao,

ríkisborgarar Konungsríkis Niðurlanda sem eru formlega skráðir sem staðbundnir borgarar sem hafa hollenskt ríkisfang í sveitarfélagsskrá Curaçao,

9. „verð“ merkir fargjald, gjald eða það verð sem flugrekendur, þar með taldir umboðsmenn þeirra, taka fyrir að flytja farþega, farangur og/eða farm, að frátöldum pósti, í lofti, þ.m.t. hvers kyns aðrir flutningamátar í tengslum við það og skilyrði varðandi framboð á slíku fargjaldi, verði eða gjaldi,
10. „yfirráðasvæði“ hefur, að því er hvern samningsaðila varðar, þá merkingu sem er tilgreind í 2. gr. Chicago-samningsins,
11. „notendagjald“ merkir gjald, sem er lagt á flugrekendur fyrir aðgang að aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða vegna flugleiðsögu og flugverndar, þ.m.t. tengd þjónusta og aðstaða, og
12. „Evrópska efnahagssvæðið“ (EES) merkir þróað fríverslunarsvæði sem var komið á með samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sem var gerður í Óportó 2. maí 1992, milli Evrópusambandsins og aðildarríkja þess annars vegar og aðildarríkja Fríverslunarsamtaka Evrópu (EFTA), að Sviss undanskildu, hins vegar, sem Ísland á aðild að.

II. KAFLI

Markmið.

2. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir tilnefndum flugrekendum hins samningsaðilans eftirtalin réttindi til þess að stunda alþjóðlega flugþjónustu:
 - a. réttindi til að fljúga yfir yfirráðasvæði hans án þess að lenda,
 - b. réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði sínu án viðskipta,
 - c. rétt til að nýta sér full þriðju og fjórðu flugréttindi og
 - d. þau réttindi sem tilgreind eru með öðrum hætti í samningi þessum.
2. Flugrekendur hvors samningsaðila um sig, aðrir en þeir sem eru tilgreindir skv. 3. gr. (Tilnefning og veiting leyfis) þessa samnings skulu einnig njóta þeirra réttinda sem eru tilgreind í a- og b-lið 1. mgr. þessarar greinar.
3. Ekkert í 1. mgr. þessarar greinar skal teljast veita flugrekenda eða flugrekendum samningsaðila rétt til að taka um borð á yfirráðasvæði hins samningsaðilans farþega, farm eða póst gegn þóknun eða leigugjaldi til annars staðar á yfirráðasvæði fyrrnefnds hins samningsaðila.

3. gr.

Tilnefning og veiting leyfis.

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

- i. að flugrekandinn hafi staðfestu á yferráðasvæði Curaçao og að hann hafi gilt rekstrarleyfi í samræmi við viðeigandi lög og reglur Curaçao og
 - ii. að virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum sé framkvæmt og því viðhaldið af hálfu Curaçao og að viðkomandi flugmálayfirvald Curaçao sé tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni og
 - iii. að flugrekandinn sé í eigu og verði áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, Curaçao og/eða ríkisborgara Curaçao og lúti ætíð virkum yferráðum Curaçao og/eða ríkisborgara þess,
- c. að tilnefndur flugrekandi sé hæfur til að uppfylla þau skilyrði sem lög og reglur mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvíkjandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu og
- d. að tilnefndi flugrekandinn viðhaldi og beiti þeim ákvæðum sem sett eru fram í 13. gr. (Flugöryggi) og 14. gr. (Flugvernd) þessa samnings.
3. Þegar flugrekandi hefur verið tilnefndur og fengið leyfi með þessum hætti er honum heimilt að hefja rekstur samþykkrar þjónustu á leiðum sem eru tilgreindar í I. viðauka við þennan samning, að því tilskildu að hann uppfylli öll viðeigandi ákvæði þessa samnings.

4. gr.

Afturköllun eða tímabundin niðurfelling leyfis.

1. Samningsaðila er heimilt að halda eftir, afturkalla, fella niður tímabundið, takmarka eða ákvarða skilyrði fyrir rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt þegar:
- a) í tilviki flugrekanda sem Ísland hefur tilnefnt:
 - i. flugrekandinn hefur ekki staðfestu á íslensku yferráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða hefur ekki gilt rekstrarleyfi í samræmi við landslög sem eru sett í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða
 - ii. virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum er ekki framkvæmt eða því ekki viðhaldið af hálfu aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins sem annast útgáfu flugrekandaskirteinis hans eða viðkomandi flugmálayfirvald er ekki tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni eða
 - iii. flugrekandinn er ekki í eigu eða verður ekki áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins og/eða ríkisborgara aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins eða lýtur ekki ætíð virkum yferráðum fyrrnefndra ríkja og/eða ríkisborgara,
 - b) í tilviki flugrekanda sem Curaçao hefur tilnefnt:
 - i. flugrekandinn hefur ekki staðfestu á yferráðasvæði Curaçao eða hann hefur ekki gilt rekstrarleyfi í samræmi við viðeigandi lög og reglur Curaçao eða
 - ii. virkt opinbert eftirlit með flugrekandanum er ekki framkvæmt eða því viðhaldið af hálfu Curaçao og að viðkomandi flugmálayfirvald Curaçao er ekki tilgreint með skýrum hætti í tilnefningunni eða
 - iii. flugrekandinn er ekki í eigu eða verður ekki áfram í eigu, með beinum hætti eða í meirihlutaeigu, Curaçao og/eða ríkisborgara Curaçao eða lýtur ekki ætíð virkum yferráðum Curaçao og/eða ríkisborgara þess,
 - c. tilnefndur flugrekandi er ekki hæfur til að uppfylla þau skilyrði sem lög og reglur mæla fyrir um og samningsaðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði viðvíkjandi rekstri alþjóðlegrar flugþjónustu eða
 - d. tilnefndur flugrekandi viðheldur ekki og beitir ekki þeim ákvæðum sem sett eru fram í 13. gr. (Flugöryggi) og 14. gr. (Flugvernd) þessa samnings.
2. Ef tafarlaus afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfis eða tæknileyfis, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, eða ákvörðun þeirra skilyrða, sem um getur þar, er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum og reglum skal aðeins nýta slíkan rétt að undan-gengnu samráði við hinn samningsaðilann.

- Þessi grein takmarkar ekki rétt samningsaðila til þess að halda eftir, afturkalla, fella niður tímabundið, takmarka eða ákvarða skilyrði fyrir rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda eða flugrekanda hins samningsaðilans í samræmi við ákvæði 13. gr. (Flugöryggi) og 14. gr. (Flugvernd) þessa samnings.

III. KAFLI
Viðskiptaákvæði.
5. gr.

Viðskiptastarfsemi.

- Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt til að opna skrifstofur, bæði á netinu og utan þess, á yferráðasvæði hins samningsaðilans til að kynna og selja flugþjónustu.
- Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu hafa rétt, í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, til þess að flytja inn og hafa á yferráðasvæði hins samningsaðilans starfsmenn sem vinna við stjórnun, sölu, tæknipjónustu og rekstur og aðra sérhæfða starfsmenn sem eru nauðsynlegir til þess að unnt sé að bjóða fram samþykktu þjónustu.
- Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur samningsaðila hafa val um að uppfylla þessar kröfur varðandi starfsmenn með eigin starfsmönnum eða að gera það með því að nýta þjónustu annarra samtaka, félags eða flugrekanda sem starfa á yferráðasvæði hins samningsaðilans og hafa heimild til að stunda slíka þjónustu fyrir aðra tilnefnda flugrekendur.
- Fulltrúarnir og starfsmennirnir skulu heyra undir gildandi lög og reglur hjá hinum samningsaðilanum og í samræmi við slík lög og reglur:
 - skulu samningaðilar, hvor um sig, á grundvelli gagnkvæmni og með lágmarkstöfum, veita nauðsynleg atvinnuleyfi, vegabréfsáritanir fyrir gesti eða önnur svipuð skjöl þeim fulltrúum og starfsmönnum sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar og
 - skal hvor samningsaðili um sig greiða fyrir og hraða afgreiðslu kröfunnar um atvinnuleyfi fyrir starfsfólk sem annast tiltekna tímabundnar skyldur.
- Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur skulu hafa rétt til þess að sjá um rekstur eigin flugafgreiðslu á yferráðasvæði hins samningsaðilans („eigin afgreiðsla“) eða, að eigin vali, að velja úr hópi þeirra sem keppa um að annast þá þjónustu að hluta til eða að öllu leyti. Þessi réttindi skulu einungis háð efnislegum takmörkunum sem rekja má til sjónarmiða varðandi öryggi á flugvöllum. Ef slík sjónarmið útiloka eigin afgreiðslu skulu allir flugrekendur hafa aðgang að þjónustu á jörðu niðri á jafnréttisgrundvelli, gjöld skulu miðuð við kostnað vegna veittrar þjónustu og slík þjónusta skal vera sambærileg eigin afgreiðslu hvað eðli hennar og gæði áhrærir.
- Tilgreindum flugrekanda eða flugrekendum er heimilt að selja flugþjónustu milliliðalaust á yferráðasvæði hins samningsaðilans og, að eigin ákvörðun viðkomandi flugrekanda, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna. Sérhver tilnefndur flugrekandi skal hafa rétt til að selja slíka flutninga og hverjum sem er skal frjálst að kaupa slíka flutninga með gjaldmiðli fyrrnefnds yferráðasvæðis eða auðskiptanlegum gjaldmiðlum.
- Sérhverjum tilnefndum flugrekanda skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, m.a. vegna eldsneytiskaupa, á yferráðasvæði hins samningsaðilans í þarlandum gjaldmiðli. Tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum hvors samningsaðila um sig er heimilt að greiða slíkan kostnað á yferráðasvæði hins samningsaðilans í auðskiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlandum reglum um gjaldeyri.
- Flugrekandi samningsaðila, sem rekur eða stundar samþykktu þjónustu á leiðum sem eru tilgreindar í I. viðauka við þennan samning, getur hafið markaðssamstarf á borð við föst sætakaup, sameiginlegt flugnúmer, samrekstur eða leigu í samvinnu við:
 - flugrekanda eða flugrekendur annars hvors samningsaðilanna og
 - flugrekanda eða flugrekendur þriðja lands,að því tilskildu að slíkt þriðja ríki heimili eða leyfi sambærilegt fyrirkomulag milli flugrekanda hins samningsaðilans og annarra flugrekanda sem veita þjónustu til, frá og um slíkt þriðja ríki, að því tilskildu að allir flugrekendur sem eiga aðild að slíku fyrirkomulagi:

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

6. gr.

Notendagjöld.

1. Notendagjöld, sem lögbærum yfirvöldum eða stofnunum hvors samningsaðila um sig á sviði gjaldtöku er heimilt að leggja á tilnefndan flugrekanda eða flugrekendur hins samningsaðilans, skulu vera réttlát, sanngjörn, án mismununar og þeim skal skipt jafnt á milli notendaflokka. Slík notendagjöld skulu ávallt lögð á tilnefndan flugrekanda eða 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 tilnefndan flugrekanda eða flugrekendur hins samningsaðilans, mega endurspegla en skulu ekki fara yfir þann heildarkostnað sem lögbær yfirvöld eða stofnanir á sviði gjaldtöku hafa af því að láta í té viðeigandi aðstöðu og þjónustu á flugvöllum, vegna umhverfisverndar flugvalla, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Í heildarkostnaði af þessu tagi getur falist réttmætur arður af eignum eftir afskriftir. Aðstaða og þjónusta, sem gjöldin eru greidd fyrir, skulu láttnar í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.
3. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari samráð milli lögbærra yfirvalda eða stofnana á sviði gjaldtöku á yfirráðasvæði hans og tilnefnds flugrekanda eða flugrekenda sem nota þjónustuna og aðstöðuna og hvetja fyrrnefnd yfirvöld eða stofnanir og tilnefndan flugrekanda eða flugrekendur til að skiptast á upplýsingum sem kunna að vera nauðsynlegar til að unnt sé að skoða nákvæmlega réttmæti gjaldanna í samræmi við meginreglurnar í 1. og 2. mgr. þessarar greinar. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja lögbær yfirvöld á sviði gjaldtöku til að láta notendum í té allar tillögur um breytingar á notendagjöldum með hæfilegum fyrirvara til að gera þeim kleift að láta álit sitt í ljós áður en af breytingum verður.
4. Hvorugur samningsaðila skal teljast hafa brotið gegn ákvæði þessarar greinar, í tengslum við málsmeðferð vegna lausnar deilumáls skv. 18. gr. (Lausn deilumála) þessa samnings nema: 1) hann hafi látið hjá líða að endurskoða, innan hæfilegs tíma, gjöld eða framkvæmd sem hinn samningsaðilinn hefur gert að umkvörtunarefni eða 2) látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi standa, til að leiðrétta gjöld eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki þessari grein.

7. gr.

Sanngjörn samkeppni.

1. Hvor samningsaðili um sig skal gefa hverjum tilnefndum flugrekanda sanngjörn og jöfn tækifæri til að keppa um að bjóða fram þá alþjóðlegu flugþjónustu sem þessi samningur gildir um.
2. Hvor samningsaðili um sig skal leyfa hverjum tilnefndum flugrekanda hins samningsaðilans að ákvarða þá ferðatíðni og flutningsgetu í alþjóðlegri flugþjónustu, sem hann býður fram, á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðnum. Af þeim sökum skal hvorugur samningsaðilanna gera kröfur á hendur tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum hins samningsaðilans sem varða flutningsgetu, ferðatíðni eða flutning og myndu brjóta í bága við markmið þessa samnings. Hvorugur samningsaðilanna skal takmarka einhliða umferð, ferðatíðni eða hve reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hins samningsaðilans starfrækja nema að því marki sem kann að verða krafist af ástæðum er varða tollafgreiðslu og aðra opinbera skoðunarþjónustu, tæknileg eða rekstrarleg atriði samkvæmt samhljóða skilyrðum sem eru í samræmi við 15. gr. Chicago-samningsins.
3. Hvorugur samningsaðilanna skal gera kröfur á hendur tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum hins samningsaðilans um fyrsta höfnunarrétt, lyftihlutfall, þægðarfé eða aðrar kröfur sem varða flutningsgetu, ferðatíðni eða flutning og myndu brjóta í bága við markmið þessa samnings.
4. Samningsaðilarnir samþykkja að líta megi á eftirfarandi verklag flugrekanda sem hugsanlega ósanngjarna samkeppnishætti sem kunni að verðskulda nánari athugun:

- a. að setja upp fargjöld og verð á leiðum að fjárhæðum sem nægja ekki, í heild, til þess að standa undir kostnaði við að láta þá þjónustu í té sem þau tengjast,
 - b. að bæta við óhóflegri flutningsgetu eða tíðni þjónustu,
 - c. þegar það verklag sem um ræðir er varanlegt fremur en tímabundið,
 - d. þegar það verklag sem um ræðir hefur alvarleg neikvæð efnahagsleg áhrif á eða veldur umtalsverðu tjóni hjá öðrum flugrekanda,
 - e. þegar það verklag sem um ræðir endurspeglar auðsýnileg áform eða hafi sennilega þau áhrif að raska samkeppni á markaði og
 - f. þegar háttarni gefur til kynna misnotkun markaðsráðandi stöðu á viðkomandi leið.
5. Flugvellir, flugleiðir, flugumferðarstjórn og flugleiðsöguþjónusta, flugvernd og önnur skyld aðstaða og þjónusta, sem láatin eru í té á yferráðasvæði samningsaðila, skulu standa tilnefndum flugrekanda eða flugrekendum hins samningsaðilans til boða með skilmálum sem eru ekki óhagstæðari en hagstæðustu skilmálar sem bjóðast alþjóðlegri flugþjónustu á þeim tíma þegar gengið er frá fyrirkomulagi um notkun.
 6. Ef flugmálayfirvöld samningsaðila líta svo á að rekstur, sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hins samningsaðilans stunda eða hyggjast hefja, geti talist óréttmætir samkeppnishættir í samræmi við 4. og 5. mgr. þessarar greinar geta þau farið fram á samráð í samræmi við 17. gr. (Samráð) þessa samnings með það í huga að leysa vandamálið. Slíkri beiðni skal fylgja tilkynning um ástæður fyrir beiðninni og samráðið skal hefjast þrjátíu (30) dögum eftir móttöku beiðinnar.
 7. Ef samningsaðilarnir geta ekki leyst úr vandamálinu með samráði getur hvor samningsaðilanna sem er hafið málsmeðferð til lausnar deilumálinu skv. 18. gr. (Lausn deilumála) þessa samnings til að leysa deiluna.

8. gr.

Verð.

1. Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hafa fullt frelsi til að ákveða verð fyrir alþjóðlega flugþjónustu samkvæmt þessum samningi og það skal ekki vera háð samþykki.
2. Hvor samningsaðili um sig getur krafist þess að verð, sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hins samningsaðilans hyggjast krefjast fyrir flutninga til eða frá yferráðasvæði fyrrnefnds samningsaðila, sé tilkynnt flugmálayfirvöldum hans eða lagt inn hjá þeim.
3. Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. þessarar greinar skal það verð, sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Curaçao hyggjast setja upp fyrir flutninga einvörðungu innan Evrópska efnahagssvæðisins, vera með fyrirvara um samninginn um Evrópska efnahagsvæðið.

IV. KAFLI

Fjárhagsákvæði.

9. gr.

Tollar.

1. Hvor samningsaðili um sig skal, með gagnkvæmum hætti og að því marki sem landslög hans heimila, undanþiggja tilnefndan flugrekanda hins samningsaðilans innflutningshöftum, tollum, vörugjöldum, skoðunargjöldum og öðrum innlendum tollum og gjöldum, sem eru ekki grundvölluð á kostnaði veittrar þjónustu við komu, sem lögð eru á loftför, eldsneyti, smurolíur, einnota tæknibirgðir, varahluti, þ.m.t. hreyfla, venjulegan búnað loftfars, aðföng loftfars og aðra hluti, t.d. birgðir prentaðra farseðla, farmbréf, prentað efni, sem ber áprentað merki viðkomandi félags, og venjulegt kynningarefni, sem tilnefndur flugrekandi dreifir án endurgjalds, sem nota á eða einungis eru notuð í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við loftfar tilnefnds flugrekanda fyrrnefnds hins samningsaðila sem rekur samþykktu þjónustu.
2. Með hliðsjón af venjulegum búnaði, varahlutum, eldsneytisbirgðum og smurolíum og aðföngum loftfars, sem komið er með inn á yferráðasvæði samningsaðila eða komið er með fyrir hönd tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans eða tekin eru um borð í loftfar slíks flugrekanda og ætluð eru aðeins til notkunar um borð í loftfari samhliða rekstri alþjóðlegrar þjónustu, skal ekki beita tollum eða gjöldum, þ.m.t. tollum og skoðunargjöldum sem eru lögð á á yferráðasvæði fyrrnefnda samningsaðilans, jafnvel þegar nota á þessar birgðir á þeim hluta ferðar sem mun fara

yfir yferráðasvæði þess samningsaðila þar sem þær eru teknar um borð. Heimilt er að gera kröfu um að hlutir sem um getur hér að framan verði undir eftirliti og stjórn tollyfirvalda. Ekki má túlka ákvæði þessarar málsgreinar með þeim hætti að gerð verði krafa um að samningsaðili falli undir skuldbindingu um endurgreiðslu tolla sem hafa þegar verið lagðir á hluti sem eru tilgreindir í 1. mgr. þessarar greinar.

3. Undanþágurnar, sem eru veittar samkvæmt þessari grein, gilda um þá hluti sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar:
 - a. sem tilnefndur flugrekandi hins samningsaðilans kemur með, eða komið er með fyrir hans hönd, inn á yferráðasvæði samningsaðilans,
 - b. sem geymdir eru um borð í loftfari tilnefnds flugrekanda samningsaðila þegar það kemur inn á eða fer frá yferráðasvæði hins samningsaðilans eða
 - c. sem fluttir eru um borð í loftfar tilnefnds flugrekanda samningsaðila á yferráðasvæði hins samningsaðilans og ætlaðir eru til notkunar í rekstri samþykktu þjónustunnar,
 hvort sem slíkir hlutir eru notaðir eða þeirra neytt í heild sinni eða ekki innan yferráðasvæðis samningsaðilans, sem veitir undanþáguna, að því tilskildu að slíkir hlutir skipti ekki um eigendur á yferráðasvæði fyrrnefnds samningsaðila.
4. Aðeins er heimilt að afferma venjulegan búnað loftfars, varahluti, eldsneytis- og smurolíubirgðir og aðföng loftfars, sem geymd eru um borð í loftfari samningsaðila, á yferráðasvæði hins samningsaðilans með samþykki tollyfirvalda þess samningsaðila sem getur krafist þess að hlutir verði færðir undir eftirlit fyrrnefndra yfirvalda þar til þau eru flutt úr landi á ný eða þeim ráðstafað með öðrum hætti í samræmi við tollareglur.
5. Ekkert í þessum samningi skal koma í veg fyrir að samningsaðili leggi á, án mismununar, skatta, álögur, tolla, greiðslur eða gjöld á eldsneyti sem er afhent á yferráðasvæði hans til nota í loftfari tilnefnds flugrekanda hins samningsaðilans sem stundar flugrekstur milli staðar eða staða á yferráðasvæði fyrstnefnda samningsaðilans og annars staðar á yferráðasvæði þess samningsaðila eða staðar á yferráðasvæði annars aðildarríkis Evrópusambandsins eða aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins eða aðildarríkis Fríverslunarsamtaka Evrópu.

10. gr.

Skattlagning.

1. Hagnaður eða tekjur af rekstri tilnefnds flugrekanda samningsaðila á loftförum í millilandaflutningum, m.a. af þátttöku í sameiginlegu viðskiptafyrirkomulagi eða fyrirtækjum flugrekanda, skulu undanþeginn álögðum skatti á tekjur eða hagnað af hálfu hins samningsaðilans.
2. Fjármagn og eignir tilnefnds flugrekanda samningsaðila, sem tengjast rekstri loftfara í millilandaflutningum, skulu undanþeginn álögðum fjármagns- og eignasköttum af hálfu hins samningsaðilans.
3. Ágóði tilnefnds flugrekanda samningsaðila af sölu loftfara sem notuð eru í millilandaflutningum og af sölu lausafjármuna, sem tengjast rekstri slíkra loftfara, skal undanþeginn sköttum á ágóða á yferráðasvæði hins samningsaðilans.
4. Í þessari grein hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér segir:
 - a. „tekjur og hagnaður“ merkir vergar tekjur og reglulegar tekjur af rekstri loftfara vegna flutnings milli landa, m.a.:
 - i. af leiguflugi eða útleigu loftfara,
 - ii. af sölu flutninga í lofti, annaðhvort fyrir flugrekandann sjálfan eða annan flugrekanda og
 - iii. vextir af fjárhæðum sem rekstur loftfars vegna flutninga milli landa gefur af sér, að því tilskildu að slíkir vextir tengist rekstrinum,
 - b. „flutningur á alþjóðaleiðum“ merkir flutningur á fólki og/eða farmi, m.a. pósti, nema slíkur flutningur sé fyrst og fremst milli staða á yferráðasvæði samningsaðila.
5. Ákvæði þessarar greinar skulu ekki hafa áhrif þegar samningur um að komast hjá tvísköttun að því er tekjuskatta varðar er í gildi milli samningsaðilanna.

11. gr.

Millifærsla fjármuna.

Sérhver tilgreindur flugrekandi skal hafa, þegar þess er krafist, rétt til að skipta tekjum, sem aflað er með sölu flugþjónustu og tengdrar starfsemi sem tengist flugþjónustu með beinum hætti og eru umfram útgjöld á staðnum, í annan gjaldmiðil og yfirfæra til heimalands síns. Heimila skal þegar í stað gjaldeyrisskipti og yfirfærslu, án takmarkana eða skattlagningar þeirra vegna, á því gengi sem gildir um yfirstandandi viðskipti og yfirfærslu þann dag þegar viðkomandi flugrekandi sækir fyrst um yfirfærsluna.

V. KAFLI

Ákvæði í reglum.

12. gr.

Beiting laga.

1. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði samningsaðila, staðnæmst innan þess eða farið þaðan skal tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hins samningsaðilans fara að lögum og reglum fyrrnefnda samningsaðilans varðandi rekstur og flugleiðsögu loftfara.
2. Þegar komið er inn á yfirráðasvæði samningsaðila, staðnæmst innan þess eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur tilnefnds flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans, eða aðrir fyrir þeirra hönd, fylgja lögum og reglum fyrrnefnda samningsaðilans um komu eða brottför farþega, áhafna eða farms um borð í loftfari (m.a. reglum um komu, flugheimildir, flugvernd, aðflutning fólks, vegabréf, tolfertilit og sóttvarnarráðstafanir eða, ef um póst er að ræða, reglum um póst).
3. Hvorugur samningsaðilanna skal veita eigin flugrekanda eða öðrum flugrekanda forgang á kostnað flugrekanda hins samningsaðilans, sem stundar hliðstæða alþjóðlega flugþjónustu, þegar hann beitir reglum sínum um aðflutning fólks, tolfertilit og sóttvarnarráðstafanir og svipuðum reglum.
4. Farþegar, farangur, farmur og póstur í beinni gegnumferð skulu aðeins sæta einfölduðu eftirliti. Farangur og farmur í beinni gegnumferð eru undanþegnir tolli og svipuðum sköttum.

13. gr.

Flugöryggi.

1. Hvor samningsaðili um sig skal viðurkenna lofthæfisvottorð, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða staðfestir sem gild og eru enn í gildi, til þess að unnt sé að stunda samþykka þjónustu sem kveðið er á um í þessum samningi, að því tilskildu að þær kröfur, sem eiga við um útgáfu eða staðfestingu á gildi fyrrnefndra vottorða, skírteina eða leyfa, jafngildi eða gangi lengra en þær lágmarkskröfur sem kunna að verða settar samkvæmt Chicago-samningnum. Hvor samningsaðili um sig getur þó neitað að viðurkenna, vegna flugs yfir hans eigið yfirráðasvæði eða lendinga innan þess, hæfisskírteini og leyfi sem hinn samningsaðilinn veitir eigin ríkisborgurum eða staðfestir sem gild fyrir þá.
2. Hvor samningsaðili um sig getur farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir sem varða flugrekstrarástöðu, áhafnir, loftför og starfrækslu þeirra sem hinn samningsaðilinn viðheldur. Slíkt samráð skal fara fram í samræmi við 17. gr. (Samráð) þessa samnings.
3. Ef samningsaðili kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkt samráð, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki og beiti, að því er varðar þá þætti sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, öryggisviðmiðunum og -kröfum með skilvirkum hætti á sviðum sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, sem jafngilda a.m.k. þeim lágmarksviðmiðunum sem komið er á samkvæmt Chicago-samningnum, skal tilkynna hinum samningsaðilanum um þá niðurstöðu og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla fyrrnefndar viðmiðanir og skal þá hinn samningsaðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan samþykktra tímamarka. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að halda eftir, afturkalla, fella tímabundið niður, takmarka eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfum flugrekanda eða flugrekenda sem hinn samningsaðilinn tilnefndir ef hann gerir ekki viðeigandi ráðstafanir til leiðréttingar innan hæfilegra tímamarka.

4. Samkvæmt 16. gr. Chicago-samningsins er enn fremur samþykkt að viðurkenndir fulltrúar hins samningsaðilans megi framkvæma skoðun á hlaði á hverju því loftfari, sem tilnefndur flugrekandi samningsaðila starfrækir eða er starfrækt á hans vegum og er í förum til eða frá yfirráðasvæði hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, að því tilskildu að skoðunin valdi ekki óeðlilegum töfum að því er starfrækslu loftfarsins varðar. Með fyrirvara um þær skuldbindingar sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins er skoðun þessi framkvæmd í því skyni að kanna bæði gildi skjala sem fylgja loftfarinu og skírteina áhafnar og að tækjabúnaður og ástand loftfarsins uppfylli gildandi viðmiðanir samkvæmt Chicago-samningnum.
5. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að fella tímabundið niður eða breyta rekstrarleyfi tilnefnds flugrekanda eða flugrekanda hins samningsaðilans án tafar þegar nauðsynlegt er að gripa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri flugrekanda.
6. Aðgerð, sem samningsaðili grípur til í samræmi við 5. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir henni eru ekki lengur til staðar.
7. Liggi fyrir ákvörðun, með vísan til 3. mgr. þessarar greinar, þess efnis að samningsaðili uppfylli ekki viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að umsömdum tíma liðnum ætti að tilkynna aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um það. Þá ber einnig að tilkynna honum um eftirfarandi og viðunandi lausn málsins.
8. Ef opinbert eftirlit með flugrekanda, sem samningsaðili hefur tilnefnt, er framkvæmt og því viðhaldið af þriðja ríki skulu réttindi hins samningsaðilans samkvæmt þessari grein gilda jafnt að því er varðar samþykkt, beitingu eða viðhald öryggisviðmiðana af hálfu fyrrnefnds þriðja ríkis og að því er varðar flugrekstrarleyfi fyrrnefnds flugrekanda.

14. gr.

Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, að gagnkvæm skylda þeirra til að vernda almenningsflug gegn ólögumætu athæfi sé órjúfanlegur þáttur þessa samnings. Samningsaðilarnir skulu einkum, án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem var gerður í Tókýó 14. september 1963, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var gerður í Haag 16. desember 1970, ákvæði samningsins um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var gerður í Montreal 23. september 1971, ákvæði viðbótarbókunarinnar við hann til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem var gerð í Montreal 24. febrúar 1988, og ákvæði samningsins um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau, sem var gerður í Montreal 1. mars 1991, og í samræmi við aðra samninga um flugvernd sem báðir samningsaðilar fylgja.
2. Hvor samningsaðili um sig skal, að fenginni beiðni þar um, veita hinum samningsaðilanum alla þá aðstoð sem nauðsynleg er til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningsloftfara og aðrar aðgerðir sem teljast ólöglegt athæfi og er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og takast á við sérhverja aðra ógn við flugvernd í almenningsflugi.
3. Hvor samningsaðili um sig skal, í gagnkvæmum samskiptum sínum, haga athöfum sínum í samræmi við flugverndarkröfur og viðeigandi, ráðlagðar starfsvenjur sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samninginn. Hvor samningsaðili um sig skal gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara, sem eru á skrá hjá þeim, eða rekstraraðilar loftfara, sem hafa staðfestu á yfirráðasvæði hans, og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæði hans hagi athöfum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði. Hvor samningsaðilinn um sig skal upplýsa hinn samningsaðilann um hvers kyns mun á innlendum reglum og venjum sínum og flugverndarviðmiðunum í viðaukunum við Chicago-samninginn. Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er farið fram á tafarlaust samráð við hinn samningsaðilann til þess að ræða slíkan mun.
4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að heimilt sé að gera þá kröfu til slíkra rekstraraðila loftfara að þeir virði þau flugverndarákvæði sem um getur í 3. mgr. þessarar greinar eins og hinn samn-

ingsaðilinn ætlast til vegna komu inn á yfirráðasvæði hans, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal sjá til þess að fullnægjandi ráðstöfunum sé beitt með skilvirkum hætti á yfirráðasvæði hans til að vernda loftför og skoða gaumgæfilega farþega, áhafnir og farangur þeirra og handfarangur, og farm og aðföng loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor samningsaðili um sig skal einnig taka til vinsamlegrar athugunar allar beiðnir hins samningsaðilans um sérstakar verndarráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógn.

- Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum ólögmætum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi farþega, áhafna, loftfara, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað skulu samningsaðilarnir aðstoða hvor annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða ógn á skjótan og öruggan hátt.
- Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt, innan sextíu (60) daga frá tilkynningu, til að láta flugmálayfirvöld sín framkvæma mat á yfirráðasvæði hins samningsaðilans á öryggisráðstöfunum sem gerðar eru eða til stendur að gera af hálfu flugrekenda með tilliti til flugs sem kemur frá eða fer til yfirráðasvæðis fyrrnefnda samningsaðilans. Flugmálayfirvöld skulu koma sér saman um stjórnarsýslufyrirkomulag vegna framkvæmdar slíks mats og koma því til framkvæmda án tafar til þess að tryggja að mat fari fram eins fljótt og auðið er.
- Hafi samningsaðili gildar ástæður til að ætla að hinn samningsaðilinn hafi vikið frá ákvæðum þessarar greinar um flugvernd geta flugmálayfirvöld fyrrnefnda samningsaðilans óskað eftir því að fram fari samráð við flugmálayfirvöld hins samningsaðilans þegar í stað. Hefja skal slíkt samráð innan fimmtán (15) daga frá móttöku beiðni um það frá öðrum hvorum samningsaðilanum. Ef ekki næst viðunandi samkomulag innan fimmtán (15) daga frá því að slík beiðni er sett fram skal það teljast næg ástæða til að halda eftir, afturkalla, fella tímabundið úr gildi, takmarka eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfi tilnefnds flugrekenda eða flugrekenda hins samningsaðilans. Þegar slíkt má réttlæta á grundvelli neyðarástands eða til að koma í veg fyrir að ekki sé farið að ákvæðum þessarar greinar í frekara mæli getur samningsaðili gripið til bráðabirgðaaðgerðar hvernær sem er áður en fimmtán (15) dagar eru liðnir.

VI. KAFLI

Málsmeðferðarákvæði.

15. gr.

Samþykkt áætlana.

- Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur hvors samningsaðila um sig mega leggja fyrir flugmálayfirvöld hins samningsaðilans fyrirhugaðar flugáætlanir sínar til samþykkis a.m.k. þrjátíu (45) dögum áður en rekstur samþykkrar þjónustu hefst. Fylgja skal sama verklagi vegna hvers kyns breytinga á þeim.
- Að því er varðar viðbótarflug, sem viðkomandi tilnefndur flugrekandi samningsaðila óskar eftir að stunda utan samþykkrar flugáætlunar, skal flugrekandinn biðja um leyfi fyrir fram hjá flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans. Leggja skal slíkar beiðnir fram a.m.k. fimmtán (15) dögum áður en slík flug hefst.

16. gr.

Tölfræðilegar upplýsingar.

Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu láta flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans, að fram kominni beiðni þar um, í té reglubundnar tölfræðilegar upplýsingar eða yfirlit yfir slíkar upplýsingar sem eðlilegt er að fara fram á.

17. gr.

Samráð.

Hvor samningsaðili sem er getur hvenær sem er farið skriflega fram á samráð um túlkun, beitingu eða framkvæmd samnings þessa eða breytingar á honum eða hvort samningnum eða viðaukum við hann sé fylgt. Hefja ber slíkt samráð eins fljótt og við verður komið en eigi síðar en sextíu (60) dögum eftir þann dag þegar hinn samningsaðilinn veitir beiðni um samráð viðtöku nema gert sé samkomulag um annað.

18. gr.

Lausn deilumála.

1. Rísi deila milli samningsaðilanna varðandi túlkun eða beitingu þessa samnings, nema slík deila rísi skv. 13. gr. (Flugöryggi) og 14. gr. (Flugvernd) þessa samnings, skulu flugmálayfirvöld beggja samningsaðila fyrst leitast við að leysa deiluna með samráði og viðræðum.
2. Finni samningsaðilarnir ekki lausn með samningaviðræðum skal deilan leyst eftir diplómátskum leiðum.

19. gr.

Breytingar.

1. Samningsaðilarnir skulu samþykkja sérhverja breytingu á þessum samningi og skal hún koma til framkvæmda með diplómátskum orðsendingaskiptum. Slík breyting öðlast gildi í samræmi við ákvæði 24. gr. (Gildistaka) þessa samnings.
2. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. þessarar greinar geta flugmálayfirvöld beggja samningsaðila samþykkt sérhverja breytingu á I. viðauka við þennan samning og skal hún staðfest með diplómátskum orðsendingaskiptum. Slík breyting skal öðlast gildi á þeim degi sem ákveðinn er í diplómátsku orðsendingaskiptunum. Þessi undantekning frá 1. mgr. þessarar greinar á ekki við þegar flugréttindum er bætt við framangreindan viðauka.

VII. KAFLI

Lokaákvæði.

20. gr.

Marghliða samningar.

Ef almennur marghliða samningur um flutninga í lofti öðlast gildi að því er báða samningsaðila varðar skulu ákvæði slíks samnings ganga fram. Halda má samráð í samræmi við 17. gr. (Samráð) þessa samnings með það fyrir augum að ákvarða að hvaða marki þessi samningur verður fyrir áhrifum af ákvæðum marghliða samningsins.

21. gr.

Uppsögn.

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

22. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Samningur þessi og breytingar á honum skulu skráð hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

23. gr.

Svæðisbundið gildissvið.

Að því er Konungsríki Niðurlanda varðar gildir þessi samningur aðeins að því er Curaçao varðar.

24. gr.

Gildistaka.

1. Samningur þessi skal öðlast gildi á fyrsta degi annars mánaðar eftir dagsetningu síðari skriflegu tilkynningarinnar um að samningsaðilarnir hafi tilkynnt hvor öðrum, eftir diplómátskum leiðum, um að allri nauðsynlegri innlendri málsmeðferð vegna gildistöku þessa samnings sé lokið.

2. Við gildistöku skal þessi samningur, að því er varðar Ísland og Curaçao, ganga framur samningi milli ríkisstjórnar Konungsríkis Niðurlanda og ríkisstjórnar Lýðveldisins Íslands um flugþjónustu sem var undirritaður í Haag 22. mars 1950.

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

Gjört í Brussel 20 september 2021 í tvíriti á ensku.

I. viðauki
Leiðaskrá

1. Leiðir sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Íslands munu starfa á:

Staðir sem flogið er til á innleið	Brottfararstaðir	Viðkomustaðir	Ákvörðunarstaður	Staðir sem flogið er til á útleið
Hvaða staður sem er	Ísland	Hvaða staður sem er	Curaçao	Hvaða staður sem er

Að því er varðar flug með farm eingöngu: tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur á Íslandi skulu eiga rétt á að nýta sér full sjöundu flugréttindi milli Curaçao og annars staðar eða staða.

2. Leiðir sem tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Curaçao munu starfa á:

Staðir sem flogið er til á innleið	Brottfararstaður	Viðkomustaðir	Ákvörðunarstaður	Staðir sem flogið er til á útleið
Hvaða staður sem er	Curaçao	Hvaða staður sem er	Ísland	Hvaða staður sem er

Að því er varðar flug með farm eingöngu: tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur Curaçao skulu eiga rétt á að nýta sér full sjöundu flugréttindi milli Íslands og annars staðar eða staða.

3. Tilnefndur flugrekandi eða flugrekendur geta við rekstur samþykkrar þjónustu á tiltekinni flugleið, í hvaða flugi sem er og að eigin vali:

- stundað flug í aðra hvora áttina eða báðar áttir,
- sameinað mismunandi flugnúmer í einni ferð loftfars,
- sleppt viðkomu á einum viðkomustað eða fleiri enda hefst þjónustan á stað innan yferráðasvæðis samningsaðila tilnefnda flugrekandans eða lýkur þar,
- fært farþega/farm frá einu loftfari sínu til annars á hvaða stöðum sem er á leiðunum og
- sótt og skilað farþegum/farmi í viðdvöl á hvaða stað sem er á leiðaskrá, að því tilskildu að viðdvölin fari ekki yfir fimmtán (15) daga á hverjum stað.

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

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

II. viðauki

Rekstur óreglubundins flugs/leiguflugs

1. Flugrekandi eða flugrekendur samningsaðila skulu, í samræmi við leiðaskrána í 1. viðauka við þennan samning, hafa rétt til að annast óreglubundna alþjóðlega flutninga í lofti til og frá stað eða stöðum innan yfirráðasvæðis hins samningsaðilans, annaðhvort í beinu flugi eða með viðkomu á leiðinni, í flugi aðra leið eða í flugi fram og til baka. Einnig er heimilt að stunda leiguflug með mörgum ákvörðunarstöðum. Enn fremur getur flugrekandi eða flugrekendur samningsaðila stundað rekstur leiguflugs með farþega/farm sem koma upprunalega frá eða ætla til yfirráðasvæðis hins samningsaðilans.
2. Sérhver tilnefndur flugrekandi sem annast flutninga í lofti samkvæmt þessu ákvæði skal uppfylla ákvæði laga, reglugerða og reglna á yfirráðasvæði samningsaðilans þáðan sem farþegar/farmur kemur upphaflega, hvort sem um er að ræða flug aðra leiðina eða flug fram og til baka, eftir því sem samningsaðilinn tilgreinir nú eða síðar að skuli eiga við um slíka flutninga.

III. viðauki

Samþætt flutningaþjónusta

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

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

Iceland

and

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

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in international air transportation;

Have agreed as follows:

CHAPTER I
INTRODUCTION

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined:

1. the term “Aeronautical Authorities” means, in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions exercised by said authorities;
2. the term “Agreed Services” means Air Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
3. the term “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
4. the terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
5. the term “Designated Airline” means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
6. the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by both Parties;
7. the term “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. the term “National”, in the case of Iceland, means Nationals of Iceland or Nationals of the Member States of the European Economic Area; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, means Nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Curaçao;

9. the term “Tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, their baggage and/or cargo in Air Service, 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;
10. the term “Territory”, for each Party, shall have the meaning specified in Article 2 of the Convention;
11. the term “User charge” means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
12. the term “European Economic Area” (EEA) means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on May 2, 1992, between the European Union and its Member States on the one hand and the European Free Trade Association States (EFTA) with the exclusion of Switzerland on the other hand, of which Iceland is a Member State.

CHAPTER II OBJECTIVES

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Party:
 - a) the right to fly across its Territory without landing;
 - b) the right to make Stops for non-traffic purposes in its Territory;
 - c) the right to exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. 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 1 a) and b) of this Article.
3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate an Airline or Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on each of the routes specified in Annex I to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other 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 Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an Airline designated by Iceland:
 - i. the Airline is established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and the Airline has a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; and
 - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by a Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator’s Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the Airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area and shall at all times be effectively controlled by such states and/or Nationals;

- b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
 - i. the Airline is established in the Territory of Curaçao and the Airline has a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; and
 - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by Curaçao and the Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the Airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao and shall, at all times, be effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
 - c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
 - d) the Designated Airline is maintaining and administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, provided that the Airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation or Suspension of Authorization

1. Either Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of an Airline designated by the other Party where:
- a) in the case of an Airline designated by Iceland:
 - i. the Airline is not established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or
 - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Economic Area responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the Airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area or are not at all times effectively controlled by such states and/or Nationals;
 - b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
 - i. the Airline is not established in the Territory of Curaçao or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; or
 - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by Curaçao or the Aeronautical Authority of Curaçao is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the Airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao or the Airline is not, at all times, effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
 - c) the Designated Airline is not qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; or
 - d) the Designated Airline is not maintaining and not administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization or technical permission mentioned in paragraph 1 of this Article, or imposition of the conditions therein, is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III
COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Party shall have the right to establish offices, both on-line and off-line, in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air Services.
2. The Designated Airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring into and to maintain in the Territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the Agreed Services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline or Airlines 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 Designated 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 2 of this Article; and
 - b) each Party shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.
5. The Designated Airline(s) shall have the right to perform its (their) own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform 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.
6. The Designated Airline(s) may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Airline's discretion, through its agents. Each Designated 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.
7. Each Designated Airline shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Party in local currency. At their discretion, the Designated Airline(s) of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.
8. In operating or holding out the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, any Designated Airline may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with
 - a. an Airline or Airlines of either Party; and
 - b. an Airline or Airlines of a third state,provided that such third state authorizes or allows comparable arrangements between the Airlines of the other Party and other Airlines on services to, from and via such a third state, provided that all Airlines in such arrangements
 - 1) hold the appropriate authority; and
 - 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 6
User charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, not discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User charges shall be assessed on the Designated Airline(s) of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the Designated Airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the Full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such Full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airline(s) using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated Airline(s) 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 paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in User charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held in dispute resolution procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the User charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any User charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 7
Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow any Designated Airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline(s) of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the Designated Airline(s) of the other Party a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirements with respect to capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. The Parties agree that the following Airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. the charging of fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b. the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c. the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d. the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another Airline;
 - e. the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect of distorting competition in the market; and
 - f. the behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

5. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the Territory of one Party shall be available for use by the Designated Airline(s) of the other Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any Airline engaged in similar International Air Services at the time arrangements for use are made.
6. If the Aeronautical Authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the Designated Airline(s) of the other Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with paragraphs 4 or 5 of this Article, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days after receipt of the request.
7. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

Article 8

Tariffs

1. Tariffs charged for International Air Services under this Agreement may be freely established by the Designated Airline(s) and shall not be subject to approval.
2. Each Party may require notification to or filing with the Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged for transportation to or from its Territory by the Designated Airline(s) of the other Party.
3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of Curaçao for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area.

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

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. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such Airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items specified in paragraph 1 of this Article.
3. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
 - a) introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;

- b) retained on board aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
 - c) taken on board aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,
whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.
4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that items be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
 5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the other Party that operates between a point or points in the Territory of the first Party and another point in the Territory of that Party or a point in the Territory of another European Union Member State or a Member State of the European Economic Area or a Member State to the European Free Trade Association.

Article 10

Taxation

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by a Designated Airline of a Party, including participation in inter-airline commercial arrangements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the other Party.
2. Capital and assets of a Designated Airline of a Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the other Party.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by a Designated Airline of a Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the other Party.
4. For the purposes of this Article:
 - a) the term “profits or income” includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:
 - i. the charter or rental of aircraft;
 - ii. the sale of air transportation, either for the Airline itself or for any other Airline; and
 - iii. interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that such interest is incidental to the operation;
 - b) the term “international traffic” means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where such transportation is principally between points in the Territory of a Party.
5. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the Parties.

Article 11

Transfer of funds

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of Air Services and associated activities directly linked to Air Services 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 Airline makes the initial application for remittance.

CHAPTER V
REGULATORY PROVISIONS

Article 12

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airline(s).
2. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's Designated Airline(s).
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 Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. 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 13

Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Party and still in force shall be recognized as valid by each Party, for the purpose of operating the Agreed Services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or validated are at least equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own Nationals by the other Party.
2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Aircraft. Such consultations shall take place in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
4. 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 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 ramp inspection 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 inspection 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.
5. 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 a Designated Airline or Airlines of the other Party.

6. Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
8. Where one Party has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third state, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third state and in respect of the operating authorization of that Airline.

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. Each Party shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil air aviation.
3. Each Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in its Territory, and the operators of airports in its 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. Each 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 security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for 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 and their baggage and carry on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving

from or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time to the expiry of fifteen (15) days.

CHAPTER VI PROCEDURAL PROVISIONS

Article 15

Approval of Schedules

1. The Designated Airline(s) of each Party may submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least forty-five (45) 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 be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 16

Statistics

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 17

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, amendment of, or compliance with this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 13 (Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement, the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 19

Amendment

1. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendment to Annex I to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Parties, and confirmed

through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

CHAPTER VII
FINAL PROVISIONS

Article 20

Multilateral agreements

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21

Termination

1. 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 communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.
2. This Agreement shall terminate at the place of receipt of the notice at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 23

Territorial Application

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Curaçao only.

Article 24

Entry into force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between Curaçao and Iceland, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Iceland, signed at The Hague, 22 March 1950.

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

DONE at Brussels on this 20 day of September 2021, in duplicate, in the English language.

Annex I
Route Schedule

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Iceland:

Points before	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any point	Iceland	Any point	Curaçao	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Iceland shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Curaçao and any point or points.

2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curaçao:

Points before	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any point	Curaçao	Any point	Iceland	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Curaçao shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Iceland and any point or points.

3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
- d. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes; and
- e. pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.

4. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by the Designated Airlines of Iceland between Curaçao and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius, and Saba)); between Curaçao and Sint Maarten; and between Curaçao and Aruba.

On any segment or segments of the aforementioned routes, any Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Annex II

Non-scheduled/Charter operations

1. The Airline(s) of one Party shall, in accordance with the route schedule in Annex 1 to this Agreement, be entitled to perform international non-scheduled air transportation to and from any point or points in the Territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round trip carriage. Multi-destination charters shall also be permitted. In addition, Airline(s) of one Party may operate charters with traffic originating in or destined for the Territory of the other Party.
2. Each Designated Airline performing air transportation under this provision shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose Territory the traffic originates, whether on a one-way or round trip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation.

Annex III
Intermodal services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Services any surface transportation for cargo to or from any points in the Territories of the Parties or in third states, 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 Airlines, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

C-deild – Útgáfudagur: 11. febrúar 2025