

No. 44084

**United States of America
and
Iceland**

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Iceland (with annexes). Washington, 14 June 1995

Entry into force: *12 October 1995 by notification, in accordance with article 18*

Authentic texts: *English and Icelandic*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 26 July 2007*

**États-Unis d'Amérique
et
Islande**

Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Islande (avec annexes). Washington, 14 juin 1995

Entrée en vigueur : *12 octobre 1995 par notification, conformément à l'article 18*

Textes authentiques : *anglais et islandais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 26 juillet 2007*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF ICELAND**

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative methods of pricing and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

2. “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. “International air transportation” means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. “Price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. “Stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. “Territory” means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. “User charge” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;

- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

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

Article 3

Designation and Authorization

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

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

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

- a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
- b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

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

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

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

Article 5

Application of Laws

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

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

Article 6

Safety

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

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall

be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on February 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.²

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

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

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding

¹ Should read "September 14, 1963".

or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

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

Article 8

Commercial Opportunities

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

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

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

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline’s discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the

right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local 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 Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

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

i) an airline or airlines of either Party; and

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

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

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended

for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

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

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

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

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

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

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

of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

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

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

Article 13

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air

and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 14

Consultations

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

Article 15

Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 16

Termination

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

Article 17

Registration with ICAO

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

Article 18

Entry into Force

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

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement Relating to Air Transport Services, effected by exchange of notes at Reykjavik January 27, 1945, as amended, the Agreement Relating to Transportation by Air of Icelandic Passengers and Mail, effected by exchange of notes at Reykjavik January 27 and April 11, 1945, and the Agreement on a Modus Vivendi with Respect to the Operations of the Designated Icelandic Airline Under the 1945 Transport Services Agreement, effected by exchange of notes at Washington June 24, 1970.²

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

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

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA: FOR THE GOVERNMENT OF ICELAND:

James Tarrant

Einar Benediktsson

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

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

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

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

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

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

Section 2

Operational Flexibility

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

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

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

Section 3

Change of Gauge

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

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

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

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

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

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

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

Section 2

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

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

Section 3

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

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

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

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

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

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party’s territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

- e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
 3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
 4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
 5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.
 6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

[ICELANDIC TEXT – TEXTE ISLANDAIS]

**SAMNINGUR
RÍKISSTJÓRNAR BANDARÍKJA NORÐUR-AMERÍKU
OG
RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS
UM FLUTNINGA Í LOFTI**

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

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

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

hafa hug á að gera flugfélögum kleift að bjóða ferðamönnum og sendendum fjölbreytta þjónustu fyrir sem lægst verð, sem hvorki er undirverðlagning né skapar mismunun og er ekki misnotkun á yfirburðastöðu, og vilja hvetja einstök flugfélög til að fara inn á nýjar brautir í verðlagningu og verðsamkeppni,

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

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

hafa samþykkt eftirfarandi:

I. gr.

Skilgreiningar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. gr.

Réttindi

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

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

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

c. önnur réttindi sem eru tilgreind í þessum samningi.

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

3. gr.

Tilnefning og veiting leyfis

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

2. Þegar slík tilnefning berst, og umsókn frá tilnefndu flugfélagi, í því formi og á þann hátt sem mælt er fyrir um flugrekstrarleyfi og tæknileyfi, skal hinn aðilinn veita viðeigandi leyfi með eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu að:

- a. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið eða þegnar hans, eða hvorir tveggja, hafi verulegt eignarhald og fari í raun með stjórn flugfélagsins;
- b. tilnefnda flugfélagið geti fullnægt þeim skilyrðum í lögum og reglum sem venjulega gilda um millilandaflutninga í lofti hjá aðilanum sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar; og
- c. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið fylgi stöðlum sem settir eru í 6. gr. (Öryggi) og 7. gr. (Flugvernd) og stjórninni samkvæmt þeim.

4. gr.

Afturköllun leyfis

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

- a. aðilinn sem tilnefnir flugfélagið, þegnar hans eða hvorir tveggja, hafa hvorki verulegt eignarhald né fara í raun með stjórn í flugfélaginu;
- b. flugfélagið hefur ekki farið að þeim lögum eða reglum sem vísað er til í 5. gr. þessa samnings (Beiting laga); eða

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

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

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

5. gr.

Beiting laga

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

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

6. gr.

Öryggi

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

2. Hvor aðilinn sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisstaðla hins aðilans er varða flugrekstrarstöðu, flugáhafnir, loftför og rekstur tilnefnda flugfélagsins. Ef annar aðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn aðilinn fylgi ekki í raun eða stjórnri samkvæmt öryggisstöðlum og

kröfum á þessum sviðum, sem jafngilda að minnsta kosti lágmarkskröfum sem samkvæmt samþykktinni er heimilt að ákveða, skal hann tilkynna hinum aðil-
anum niðurstöður sínar og hvað hann telji nauðsynlegt að gera til að fullnægja
þessum lágmarksstöðlum og skal þá síðarnefndi aðilinn gera viðeigandi ráðstaf-
anir þessu til leiðréttingar. Báðir aðilar áskilja sér rétt til að fresta, afturkalla eða
takmarka flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags eða flugfélaga, sem hinn
aðilinn tilnefnir, ef hinn aðilinn gerir ekki viðeigandi ráðstafanir til leiðréttingar
innan eðlilegra tímamarka.

7. gr.

Flugvernd

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

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

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

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

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

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

8. gr.

Svigrúm til viðskipta

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

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

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

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

5. Öll flugfélög eiga rétt á að skipta tekjum sem fást umfram útgjöld á staðnum yfir í eigin gjaldmiðil og senda til heimalandsins, sé þess óskað. Heimila skal gjaldeyrisskipti og peningasendingar umsvifalaust og án takmarkana eða skattlagningar á gengi sem gildir um viðskipti og peningasendingar þann dag sem flugfélagið fyrst sækir um að senda peningana.

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

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

i) flugfélag eða flugfélög hvors aðilans sem er; og

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

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

9. gr.

Tollar og gjöld

1. Loftför sem eru starfrækt í millilandaflutningum af tilnefndum flugfélögum annars aðilans, venjulegur búnaður þeirra, búnaður á jörðu niðri, eldsneyti, smurólíur, einnota tækniþingir, varahlutir (meðal annars hreyflar), aðföng loftfars (meðal annars, en þó ekki eingöngu, matur, drykkur og áfengi, tóbak og aðrar vörur sem ætlaðar eru til neyslu eða sölu til farþega á flugi í takmörkuðu magni) og aðrar vörur eingöngu ætlaðar til nota í tengslum við rekstur eða þjónustu

við loftfar í millilandaflutningum skulu, við komu til yferráðasvæðis hins aðilans, með gagnkvæmum hætti vera undanþegin öllum innflutningstakmörkunum, eignasköttum og fjármagnssköttum, tollum, vörugjöldum og álíka gjöldum sem 1) innlend yfirvöld leggja á og 2) grundvallast ekki á kostnaði vegna veittrar þjónustu, að því tilskildu að slíkur búnaður og birgðir verði ekki teknar frá borði.

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

- a. aðföng loftfars sem eru aðflutt eða fengin á yferráðasvæði aðila og færð um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari flugfélags hins aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim hluta ferðarinnar sem floginn er yfir yferráðasvæði aðilans þar sem þau voru tekin um borð;
- b. búnaður á jörðu niðri og varahlutir (meðal annars hreyfla) sem eru aðfluttir á yferráðasvæði aðila vegna þjónustu, viðhalds eða viðgerða á loftfari flugfélags hins aðilans sem er notað í millilandaflutningum í lofti; og
- c. eldsneyti, smurolíur og einnota tæknibirgðir sem eru aðfluttar eða fengnar á yferráðasvæði aðila til nota í loftfari flugfélags hins aðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á aðföngin á þeim hluta ferðarinnar sem floginn er yfir yferráðasvæði aðilans þar sem þau voru tekin um borð;
- d. kynningar- og auglýsingaefni sem er aðflutt eða fengið á yferráðasvæði samningsaðila og tekið um borð, innan eðlilegra marka, til nota á útleið um borð í loftfari frá flugfélagi hins samningsaðilans sem stundar millilandaflutninga í lofti jafnvel þegar nota á þau aðföng á þeim hluta ferðarinnar sem floginn er yfir yferráðasvæði samningsaðilans þar sem þau voru tekin um borð.

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

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

10. gr.

Notendagjöld

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

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

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

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

11. gr.

Sanngjörn samkeppni

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

2. Báðir aðilar skulu leyfa hverju tilnefndu flugfélagi um sig að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í millilandaflutningum sem það býður á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðinum. Í samræmi við þessi réttindi skal hvorugur

aðilinn takmarka umferð einhliða, ákvarða hversu mikil eða reglubundin þjónustan eða ferðatíðnin er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefnd flugfélög hins aðilans starfrækja, nema að því marki sem nauðsynlegt er af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd með einsleitum skilyrðum í samræmi við 15. gr. samþykktarinnar.

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

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

12. gr.

Verðlagning

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

- a. koma í veg fyrir óeðlilega verðmismunun eða framkvæmd verðlagningar;
- b. vernda neytendur gegn verði sem er óeðlilega hátt eða háð takmörkunum vegna misnotkunar á yfirburðastöðu; og
- c. vernda flugfélög gegn óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkisstyrkja eða aðstoðar.

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

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

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

13. gr.

Margþætt flutningaþjónusta

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

14. gr.

Viðræður

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

15. gr.

Lausn deilumála

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

2. Gerðardómur skal skipaður þremur gerðarmönnum sem hér segir:

- a. Hvor aðili um sig skal tilnefna gerðarmann innan 30 daga frá því að ósk um gerðardóm barst. Áður en 60 dagar eru liðnir frá því að þessir tveir gerðarmenn voru tilnefndir skulu þeir í sameiningu skipa þriðja gerðarmann og er hann forseti gerðardómsins.
- b. Ef annar hvor aðila tilnefnir ekki gerðarmann, eða ef þriðji gerðarmaður er ekki skipaður samkvæmt a-lið þessarar málsgreinar, getur hvor aðilinn sem er farið fram á að forseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skipi gerðarmann eða gerðarmenn þá sem á vantar innan 30 daga. Ef forseti ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er ríkisborgari annars aðilans, skal sá varaforseti sem næstur er í röðinni og ekki telst vanhæfur af sömu sökum annast útnefninguna.

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

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

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

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

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

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

16. gr.

Uppsögn

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

17. gr.

Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni

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

18. gr.

Gildistaka

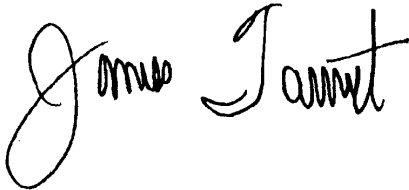
Samningur þessi öðlast gildi við erindaskipti sendifulltrúa sem staðfesta að lokið sé lögformlegri innlendri meðferð þessa máls sem nauðsynleg er til að samningurinn komi til framkvæmda.

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

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

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

Fyrir hönd ríkisstjórnar
Bandaríkja Norður-Ameríku



Fyrir hönd ríkisstjórnar
Íslands



I.VIÐAUKI

Áætlunarflutningar í lofti

1. hluti

Leiðir

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

A. *Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem eru tilnefnd af ríkisstjórn Bandaríkja-anna:*

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

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

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

2. hluti

Sveigjanleiki í rekstri

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

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

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

3. hluti

Skipt um loftfar

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

II. VIÐAUKI

Leiguflutningar í lofti

1. hluti

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

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

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

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

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

2. hluti

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

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

3. hluti

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

III. VIÐAUKI

Meginreglur um jafnræði og samkeppni í tölvufarskráningarkerfum

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

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

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

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

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

- e. ferðaskrifstofum er heimilt að nota hvers konar aukaskjáfirlit sem eru aðgengileg í tölvufarskráningarkerfinu að því tilskildu að ferðaskrifstofan óski sérstaklega eftir slíku skjáfirliti;
2. skal hvor aðili um sig krefjast þess að allir seljendur tölvufarskráningarkerfa með starfsemi á yfirráðasvæði hans heimili öllum flugfélögum, sem eru reiðubúin til að greiða á jafnræðisgrundvelli það gjald sem í gildi er fyrir aðild að tölvufarskráningarkerfum sínum. Aðili skal krefjast þess að öll dreifingaraðstaða sem seljandi tölvufarskráningarkerfa lætur í té standi aðildarflugfélögum til boða á jafnræðisgrundvelli. Skal hvor aðili um sig krefjast þess að seljendur tölvufarskráningarkerfa birti, á jafnræðisgrundvelli þar sem hlutleysis er gætt, flugfélögum ekki mismunað og óhlutdrægni ríkir á markaði, upplýsingar sem aðildarflugfélög veita um flugþjónustu landa á milli á öllum mörkuðum þar sem þau hyggjast selja þessa þjónustu. Ef þess er óskað skal seljandi tölvufarskráningarkerfa gefa nákvæmar upplýsingar um hvaða aðferðir eru notaðar við að staðfæra og geyma gagnasöfn þeirra, hvaða viðmiðanir gilda um skipulag og sess upplýsinga, mikilvægi slíkra viðmiðana og hver viðmiðunin er þegar tengiflugvellir eru valdir og tengiflug sett inn;
3. eiga seljendur tölvufarskráningarkerfa á yfirráðasvæði annars aðilans rétt á að innleiða hjá ferðaskrifstofum eða fyrirtækjum í ferðaþjónustu, sem leggja höfuðáherslu á dreifingu þjónustu er tengist ferðamálum, viðhalda og veita frjálstan þöngang að tölvufarskráningarkerfum sínum á yfirráðasvæði hins aðilans, ef tölvufarskráningarkerfið er í samræmi við þessar meginreglur;
4. skal hvorugur aðilinn gera eða heimila að gerðar séu á yfirráðasvæði sínu strangari kröfur til seljenda tölvufarskráningarkerfa hins aðilans að því er varðar aðgengi og notkun samskiptabúnaðar, val og notkun tæknilegs vélbúnaðar og hugbúnaðar tölvufarskráningarkerfa og tæknilega uppsetningu vélbúnaðar þessara kerfa en til eigin seljenda tölvufarskráningarkerfa;
5. skal hvorugur aðilinn leggja eða heimila að lagðar séu á yfirráðasvæði sínu meiri hömlur á seljendur tölvufarskráningarkerfa hins aðilans að því er varðar skjáfirlit tölvufarskráningarkerfa (meðal annars skipulag og stærð skjáfirlita) starfrækslu eða sölu, en á eigin seljendur tölvufarskráningarkerfa;
6. skulu tölvufarskráningarkerfi, sem eru í notkun á yfirráðasvæði annars aðilans og starfrækt í samræmi við þessar meginreglur og aðra stjórnvalds-, tækni- og flugverndarstaðla sem byggja á jafnræðisreglunni, hafa virkt og ótruflað aðgengi á yfirráðasvæði hins aðilans. Einn liður í því er að tilnefnt flugfélag eigi aðild að slíku kerfi með jafnvirkum hætti á yfirráðasvæði heimalands síns og að öðrum kerfum sem ferðaskrifstofum á yfirráðasvæði hins aðilans stendur til boða. Skulu eigendur/stjórnendur tölvufarskráningarkerfa frá öðrum aðilanum hafa sama tækifæri til að eiga/starfrækja tölvufarskráningarkerfi sem eru í samræmi við þessar meginreglur á yfirráðasvæði hins aðilans og eigendur/stjórnendur frá hinum aðilanum. Skal hvor aðili um sig tryggja að flugfélög hans og seljendur tölvufarskráningarkerfa mismuni ekki ferðaskrifstofum á yfirráðasvæði heimalandsins vegna þess að þær noti eða eigi tölvufarskráningarkerfi sem einnig er starfrækt á yfirráðasvæði hins aðilans.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ISLANDE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Islande (ci-après dénommés « les Parties »),

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence des compagnies de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles,

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux,

Désireux de permettre aux compagnies de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services aux tarifs les plus bas, qui excluent toute pratique abusive ou discriminatoire et ne résultent pas de l'abus d'une position dominante, et animés du désir d'encourager les différentes compagnies de transport aérien à adopter et appliquer des méthodes de tarification novatrices et concurrentielles,

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés ou les menaces dirigées contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

1. L'expression « autorité aéronautique » s'entend, dans le cas des États-Unis, du Département des transports ou de celui qui lui succède et, dans le cas de l'Islande, du Ministère des communications et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère des communications.

2. Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs.

3. L'expression « transport aérien » s'entend de toutes opérations effectuées par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

4. Le terme « convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

- 1) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes, et
 - 2) Toute annexe ou tout amendement y relatif, adopté en vertu de l'article 90 de la Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est devenu, à un moment donné, applicable pour les deux Parties contractantes.
5. L'expression « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une compagnie de transport aérien, désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.
6. L'expression « coûts économiques intégraux » s'entend du coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.
7. L'expression « transport aérien international » s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État.
8. Le terme « tarif » s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (à l'exclusion du courrier) par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts.
9. L'expression « escale à des fins non commerciales » s'entend d'une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers et/ou le chargement ou le déchargement de bagages, de fret et de courrier transportés par la voie aérienne.
10. Le terme « territoire » s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie.
11. L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance que les compagnies de transport aérien doivent acquitter pour pouvoir utiliser les installations ou les services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants en vue de l'exploitation des services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie :
- a. Droit de survoler son territoire sans y faire escale;
 - b. Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;
 - c. Droits autrement spécifiés dans le présent Accord.
2. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à une ou plusieurs compagnies de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier transportés contre rémunération, entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique; elles

indiquent si la compagnie de transport aérien est autorisée à assurer le type de transport indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans les deux annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par la compagnie désignée selon la forme et la manière prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et les permissions appropriées, avec un minimum de formalités et de délai, à condition que :

a. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie soient entre les mains de la Partie qui l'a désignée et/ou de ressortissants de celle-ci.

b. La compagnie désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises; et

c. La Partie qui désigne la compagnie maintienne et applique les normes énoncées aux articles 6 (Sûreté) et 7 (Sécurité aérienne).

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une compagnie désignée par l'autre Partie si :

a. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette compagnie de transport aérien ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de ressortissants de celle-ci ou de l'une et des autres;

b. Cette compagnie de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord;

c. L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite de l'infraction aux dispositions des alinéas 1b ou 1c du présent article, les droits établis par cet article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie d'interrompre, de limiter ou de soumettre à certaines conditions l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une ou plusieurs compagnies de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 5. Application des lois

1. Les lois et règlements d'une Partie concernant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie, qui arrivent sur le territoire de la première Partie, y séjournent ou le quittent.

2. Au moment d'entrer ou de séjourner dans le territoire d'une Partie ou de le quitter, ses lois et règlements concernant l'admission sur son territoire et le départ dudit territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, au passage en douane, à la sécurité aérienne, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier,

les règlements postaux) doivent être observés par ou pour les passagers, les équipages ou le fret susmentionnés, transportés par les compagnies aériennes de l'autre Partie.

Article 6. Sûreté

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales susmentionnées; l'autre Partie prend alors les mesures de correction nécessaires. Chaque Partie se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une ou plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment à toutes les normes de sécurité aérienne et pratiques recommandées, fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent dans les annexes à la Convention; elles exigent des ex-

exploitants d'aéronefs immatriculés par elle, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement où la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sécurité imposées par l'autre Partie pour l'entrée sur le territoire de cette autre Partie et de prendre les mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages et bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie examine dans un esprit positif, toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une ou plusieurs compagnies de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures transitoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Exploitation commerciale

1. Les compagnies de transport aérien de l'une et l'autre Partie peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les compagnies désignées de l'une et l'autre Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires, en vue de fournir des prestations de transport aérien.

3. Chaque compagnie désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie (« services autogérés ») ou, à son gré, de les confier en tout ou en partie à un organisme concurrent de son choix. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que la compagnie autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les compagnies de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût et sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que la compagnie aurait pu assurer.

4. Toute compagnie désignée de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, sous réserve des dispositions particulières du pays d'origine du charter relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement. Chaque compagnie aérienne peut vendre ces prestations de transport et toute personne peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque compagnie aérienne a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, l'excédent des recettes sur les dépenses locales. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ni redevances, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur présente la demande initiale de transfert.

6. Les compagnies désignées de chaque Partie ont le droit de payer leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les compagnies aériennes de l'une et l'autre Partie peuvent payer ces dépenses en monnaies librement convertibles, sur le territoire de l'autre Partie, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. a) En exploitant ou en effectuant les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne d'une Partie peut conclure des accords de coopération pour la commercialisation, notamment la réservation de capacité, l'utilisation de codes communs ou des accords de location avec :

i) Une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie;

ii) Une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers, à condition que le pays tiers autorise ou permette des arrangements comparables entre les compagnies aériennes de l'autre Partie et d'autres compagnies aériennes pour des services à destination, au départ ou passant par le territoire de cette tierce partie; à condition que toutes les compagnies aériennes qui s'entendent sur ces arrangements 1) disposent de l'autorité nécessaire pour le faire et 2) remplissent les conditions normalement requises pour ces arrangements.

b) Nonobstant les dispositions du sous-alinéa ii) ci-dessus, si une compagnie aérienne d'une Partie offre un service entre un point du territoire de l'autre Partie et un point du territoire d'un pays tiers, en vertu d'un Accord de partage des codes sur un tronçon de ce service avec une compagnie aérienne de l'autre Partie, la première Partie doit autoriser toute compagnie de l'autre Partie à partager les codes avec toute compagnie aérienne sur tout tronçon des services entre ce pays tiers et l'autre Partie, passant par un ou plusieurs points du territoire de la première Partie.

Article 9. Droits de douane

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, un aéronef exploité en service aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie, de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et lubrifiants, le matériel technique pour utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons, les alcools et le tabac, ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation par les passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles

destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la réparation des aéronefs effectuant le transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions d'importation, d'impôts sur la propriété, de prélèvements sur le capital, de droits de douane, droits d'accise et autres redevances et frais nationaux similaires qui 1) sont imposés par les autorités nationales et 2) ne résultent pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des droits, taxes, impôts, redevances et frais visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances perçues au titre des services rendus :

a. Les provisions de bord introduites dans ou fournies et embarquées sur le territoire d'une Partie, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs d'une compagnie de l'autre Partie exploités en service international, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une Partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles sont embarquées;

b. Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie en vue de l'entretien ou de la remise en état d'un aéronef d'une compagnie aérienne de l'autre Partie exploité en transport international;

c. Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités par une compagnie aérienne de l'autre Partie en service international, même si ces fournitures doivent être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles sont embarquées.

d. Le matériel de publicité ou de promotion introduit sur le territoire d'une Partie contractante et embarqué pour être utilisé, dans des limites raisonnables, à bord d'un aéronef d'une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante effectuant un transport international, même si ce matériel doit être utilisé au cours d'une partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où il a été embarqué.

3. Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent aussi au cas où les compagnies désignées d'une Partie ont conclu avec une autre compagnie, des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite compagnie bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage pouvant être imposées aux compagnies de transport aérien d'une Partie par les autorités ou organismes de l'autre Partie compétents en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont appliquées aux compagnies aériennes de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre compagnie aérienne au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées par une Partie aux compagnies aériennes de l'autre Partie peuvent représenter, mais non dépasser, le coût intégral pris en charge par les autorités ou organismes compétents pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, de navigation, de sécurité aérienne et à caractère environnemental, à l'aéroport ou dans le système de l'aéroport. Ces coûts intégraux peuvent comprendre un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et les services faisant l'objet de redevances d'usage doivent être fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.

3. Chaque Partie encourage les autorités ou organismes compétents de son territoire et les compagnies de transport aérien utilisant les services et les installations, à se consulter et à échanger tous renseignements utiles à l'examen détaillé du bien-fondé des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à communiquer aux usagers, avec un préavis raisonnable, toute proposition de modification des redevances d'usage, visant à leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que lesdites modifications ne soient apportées.

4. Aucune Partie n'est réputée, dans les procédures de résolution des litiges conformément à l'article 14, enfreindre une disposition du présent article, sauf si i) elle s'abstient d'entreprendre, dans un délai raisonnable, l'examen des redevances ou des pratiques faisant l'objet d'une plainte de l'autre Partie ou si ii) à la suite de cet examen, elle s'abstient de prendre toutes les mesures à sa portée pour modifier les redevances ou les pratiques incompatibles avec le présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Chaque Partie donne aux compagnies désignées des deux Parties la possibilité d'affronter la concurrence sur le marché des transports aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie donne aux compagnies aériennes désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elle propose en fonction de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties ne fixe unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie des conditions de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

4. Aucune des deux Parties n'exige la notification préalable, pour approbation, des plans ou programmes des vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises aériennes de l'autre Partie, sauf si cela peut être nécessaire à la mise en œuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou si c'est spécifiquement autorisé dans une annexe du présent Accord. Si, pour information, une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités

administratives afférentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 12. Tarifs

1. Chaque Partie permet à chaque compagnie désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a. Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires;
- b. Protéger les consommateurs contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs par suite de l'abus d'une position dominante; et
- c. Protéger les compagnies de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas, par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2. Chaque Partie peut exiger que les compagnies aériennes de l'autre Partie notifient à ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification des tarifs par les compagnies aériennes des deux Parties ne peut être exigée plus de 30 jours avant la date proposée pour leur application. Dans certains cas, la notification peut être autorisée dans un délai plus bref que le délai normalement exigé. Aucune Partie ne peut exiger de notification par les compagnies aériennes de l'autre Partie des tarifs imposés au public par les affréteurs, sauf dans la mesure où c'est nécessaire, sur une base non discriminatoire, à des fins d'information.

3. Aucune des Parties ne prend des mesures unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé applicable ou appliqué a) par une compagnie aérienne de l'une des Parties pour des services aériens internationaux entre les territoires des deux Parties ou b) par une compagnie aérienne d'une Partie pour des services internationaux entre le territoire de l'autre Partie et tout autre pays, notamment, dans les deux cas, pour les transports interlignes ou intralignes, à condition que, dans le cas d'un service à destination ou en provenance de pays tiers membres de l'Espace économique européen, à la date d'entrée en vigueur du présent Accord, ce tarif ne soit pas spécifiquement interdit en vertu du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des services aériens applicables aux pays membres de l'Espace économique européen. Si l'une des Parties estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et fait connaître, le plus tôt possible, à l'autre Partie les raisons de son désaccord. Ces consultations doivent avoir lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties coopèrent en vue de recueillir les renseignements nécessaires pour parvenir à un règlement équitable de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif pour lequel un avis de désaccord a été donné, chacune d'elles s'efforce de son mieux de mettre en pratique ledit accord, sinon ce tarif entre en vigueur ou continue d'être appliqué.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 3 ci-dessus, chacune des compagnies aériennes désignées a le droit d'aligner ses tarifs sur tout tarif offert sur le marché.

Article 13. Services de transport multimodal

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes et les entreprises assurant indirectement le transport du fret des deux Parties sont autorisées à utiliser, sans restriction, concurremment avec les services aériens internationaux, tout moyen de transport de surface pour acheminer le fret à destination ou en provenance de tous les points du territoire des Parties ou de pays tiers, notamment à destination ou en provenance de tous les aéroports ayant des bureaux et entrepôts de douane et, s'il y a lieu, à transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Qu'il soit transporté en surface ou par avion, ce fret doit avoir accès aux services et entrepôts de douane des aéroports. Les compagnies aériennes ont le choix entre assurer leur propre transport de surface ou se mettre d'accord avec d'autres transporteurs pratiquant ce type d'activité, y compris en faisant appel à ceux qui sont exploités par d'autres compagnies aériennes ou à des entreprises assurant indirectement le transport du fret aérien. Ces services de transport multimodal peuvent être offerts à un tarif unique global pour le transport combiné air/surface, à condition que les affréteurs connaissent exactement les modalités de ce type de transport.

Article 14. Consultations

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander que le présent Accord fasse l'objet de consultations. Celles-ci commencent dès que possible et au plus tard 60 jours après la date à laquelle l'autre Partie en reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir au titre du paragraphe 3 de l'article 12 (tarifs) et qui n'est pas résolu au cours d'un premier cycle de consultations, peut, si les Parties en conviennent, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre sur cette procédure, le différend sera soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre Partie, conformément aux procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres, constitué comme suit :

a. Dans les 30 jours après la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les 60 jours à compter de leur désignation, ces deux arbitres désignent, d'un commun accord, un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage.

b. Si l'une ou l'autre Partie ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, dans les 30 jours, le ou les arbitres requis. Si le président est un ressortissant de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien, qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité procède à la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa juridiction, conformément au présent Accord, et établit sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre Partie, une conférence sera réunie dans les 15 jours à compter de la constitution du tribunal, pour déterminer les questions précises à soumettre à l'arbitrage, ainsi que les procédures spécifiques à suivre.

4. À moins qu'il n'en soit convenu autrement ou selon les instructions du tribunal, chaque Partie soumettra un mémorandum dans les 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal est constitué. Les répliques sont dues dans les 60 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre Partie, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques des deux Parties. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissements de la décision, dans les 15 jours suivant la date à laquelle la sentence est prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie applique, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions et sentences du tribunal d'arbitrage.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées à égalité entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la suite des procédures prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 16. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que ladite notification ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

Article 17. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement y relatif sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur par un échange de notes diplomatiques confirmant que les procédures internes pour sa mise en application ont été accomplies.

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord relatif aux transports aériens, entré en vigueur par échange de notes à Reykjavik le 27 janvier 1945, tel qu'amendé, l'Accord relatif aux services de transport aérien en ce qui concerne le transport des voyageurs et du courrier islandais, entré en vigueur par échange de notes à Reykjavik le 27 janvier et le 11 avril 1945, et le Modus vivendi en ce qui concerne l'exploitation de l'entreprise des transports aériens islandaise désignée, au titre de l'accord en matière de transports aériens, qui est entré en vigueur par échange de notes à Washington, le 24 juin 1970.

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Washington, le 14 juin 1995, en double exemplaire, en langues anglaise et islandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JAMES TARRANT

Pour le Gouvernement de l'Islande :

EINAR BENEDIKTSSON

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

Section 1. Routes

Les entreprises de chaque Partie dont la désignation relève de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter les services de transport aérien international sur les routes suivantes :

A. Routes de la ou des compagnies aériennes désignées par le gouvernement des États-Unis

De points en deçà des États-Unis via les États-Unis et des points intermédiaires, jusqu'à un ou plusieurs points en Islande et au-delà.

B. Routes de la ou des compagnies aériennes désignées par le Gouvernement de l'Islande

De points en deçà de l'Islande, via l'Islande et des points intermédiaires, jusqu'à un ou plusieurs points aux États-Unis et au-delà.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Assurer le transport aérien dans un sens ou dans l'autre, ou dans les deux sens.
2. Combiner plusieurs vols en un seul.
3. Desservir des points situés en deçà ou au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires sur les itinéraires, dans n'importe quel ordre et n'importe quelle combinaison.
4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points.
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point de ses itinéraires.
6. Desservir des points en deçà d'un point de son territoire, avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol, et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct, sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer les services aériens autrement autorisés au titre du présent Accord, à condition que le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne.

Section 3. Changement de capacité

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, toute compagnie aérienne désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés, à condition que, dans le sens aller, l'itinéraire au-delà de ce point soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne et que, dans le sens retour, l'itinéraire jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé au-delà du point susmentionné.

ANNEXE II

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

Les compagnies de transport aérien de chaque Partie désignées conformément à la présente annexe ont le droit d'effectuer en charter, des transports aériens internationaux de passagers (et des bagages les accompagnant) et/ou de fret (y compris mais non exclusivement, en tant que transporteur de fret, en charter avec escales et transport mixte (passagers/fret)), conformément aux conditions de leur désignation :

Entre tout point ou tous points situés sur le territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne et tout point ou tous points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Entre tout point ou tous points situés sur le territoire de l'autre Partie et tout point ou points situés dans un ou des pays tiers, à condition que ce service fasse partie d'une opération continue, avec ou sans changement d'aéronef, comprenant un service à destination du pays d'origine en vue d'assurer un trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

Durant l'exécution des services prévus par la présente annexe, les compagnies aériennes de chaque Partie désignées au titre de cette annexe auront également le droit : 1) d'effectuer des escales en tous points à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre Partie; 2) d'effectuer un transport de transit à travers le territoire de l'autre Partie; 3) de combiner sur le même aéronef un transport provenant du territoire d'une Partie avec un transport provenant de l'autre Partie et de pays tiers.

Chacune des Parties accueillera favorablement les demandes des compagnies aériennes de l'autre Partie d'effectuer les transports non prévus par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

Section 2

Toute compagnie désignée qui exploite les services de transport aérien international en charter, en provenance du territoire de l'une ou l'autre Partie, dans un seul sens ou dans les deux, aura la possibilité de se conformer aux lois et règlements de son pays d'origine ou de l'autre Partie en matière de vols charter. Si une des Parties applique des normes, règles, termes, conditions générales différentes ou des limitations à une ou plusieurs de ses compagnies aériennes ou à des compagnies aériennes de différents pays, chaque compagnie aérienne désignée sera soumise au moins restrictif de ces critères.

Toutefois aucune disposition du présent paragraphe ne limitera les droits de l'une ou l'autre Partie d'exiger des compagnies aériennes désignées au titre de la présente annexe par l'une ou l'autre Partie d'adhérer aux règles relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement.

Section 3

En dehors des dispositions relatives à la protection des voyageurs, aucune disposition du paragraphe ci-dessus n'oblige une Partie à exiger d'une compagnie aérienne désignée au titre de la présente annexe par l'autre Partie, qu'elle lui soumette plus qu'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles applicables, énoncés à la section 2 de la présente annexe ou une exemption de ces lois, règlements ou règles, accordée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie pour un voyage aller ou aller-retour du territoire de l'autre Partie ou d'un pays tiers.

ANNEXE III

PRINCIPES DE NON-DISCRIMINATION DANS LE CADRE DES SYSTEMES DE RESERVATION PAR ORDINATEUR ET DE CONCURRENCE ENTRE CES SYSTEMES

Reconnaissant que les dispositions de l'article 11 (concurrence loyale) de l'Accord entre les États-Unis et l'Islande garantissent aux compagnies aériennes des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence,

Considérant que l'un des principaux avantages de la faculté, pour une compagnie aérienne, d'entrer en concurrence est d'être en mesure d'informer le public des services qu'elle offre d'une manière loyale et impartiale et que, en conséquence, c'est surtout grâce à la qualité des renseignements sur les services offerts par cette compagnie aux agences de voyages, qui communiquent directement lesdits renseignements aux voyageurs en puissance, et à la capacité des compagnies de mettre à la disposition de ces agences des systèmes de réservation par ordinateur (SRO) compétitifs, que les compagnies aériennes peuvent proposer lesdits services sur une base concurrentielle, et

Considérant qu'il est également nécessaire de faire en sorte que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre toute utilisation abusive de ces renseignements et de toute présentation fallacieuse et que les compagnies aériennes et agences de voyages aient accès à des systèmes de réservation par ordinateur réellement compétitifs :

1. Les Parties conviennent que les SRO doivent être pourvus d'écrans principaux intégrés présentant les caractéristiques suivantes :

a. Les renseignements concernant les services aériens internationaux, y compris l'aménagement de correspondances sur ces services doivent être mis en forme et affichés sur la base de critères d'objectivité et de non-discrimination qui échappent à l'influence directe ou indirecte de telle ou telle compagnie ou de tel ou tel marché. Ces critères s'appliquent uniformément à toutes les compagnies participantes.

b. Les bases de données SRO doivent être aussi complètes que possible.

c. Les vendeurs de SRO ne doivent pas effacer les renseignements fournis par les compagnies aériennes participantes; ceux-ci doivent être clairs et précis, les vols à code partagé et changement de capacité et les vols avec escales devant être identifiables sans risque d'ambiguïtés.

d. Tous les SRO dont disposent les agences de voyages qui diffusent directement des renseignements concernant les services aériens aux voyageurs sur le territoire de l'une ou l'autre Partie doivent avoir l'obligation mais aussi le droit de fonctionner conformément aux règles relatives aux SRO s'appliquant sur le territoire où ce système est exploité.

e. Les agences de voyages doivent être autorisées à utiliser toutes les unités de visualisation secondaires disponibles par le SRO, pour autant qu'elles en fassent spécifiquement la demande.

2. Les Parties doivent exiger que chaque vendeur de SRO en activité sur leur territoire permette à toutes les compagnies aériennes disposées à verser une redevance non discriminatoire de participer à son système. Les Parties doivent exiger que toutes les

techniques de distribution proposées par les vendeurs de systèmes soient offertes sur une base non discriminatoire aux compagnies aériennes participantes. Elles doivent également exiger que les vendeurs affichent d'une manière non discriminatoire, objective et sans préférence particulière pour tel ou tel transporteur ou tel ou tel marché, les services aériens internationaux des compagnies participantes sur tous les marchés sur lesquels elles souhaitent vendre ces services. Le vendeur de SRO doit fournir, sur demande, des indications détaillées sur les procédures de mise à jour et de stockage des données de sa base de données, sur ses critères de mise en forme et de classement des informations, l'importance donnée à ces critères, en signalant ceux qui s'appliquent à la sélection des points où s'effectue la correspondance et à l'inclusion des vols permettant d'assurer celle-ci.

3. Les vendeurs de SRO qui travaillent sur le territoire d'une Partie doivent être autorisés à introduire et entretenir leurs SRO et à les mettre gratuitement à la disposition des agences de voyages ou autres compagnies dont l'activité principale est la distribution de produits liés au voyage sur le territoire de l'autre Partie, si ces SRO remplissent ces conditions.

4. Aucune Partie ne peut imposer ou permettre que soient imposées sur son territoire, aux vendeurs de SRO de l'autre Partie, des exigences concernant l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, la sélection et l'usage de matériels et logiciels de SRO, et l'installation matérielle de ces SRO, plus contraignantes que celles qui sont imposées à ses propres vendeurs.

5. Aucune Partie ne peut imposer ou permettre que soient imposées aux vendeurs de SRO de l'autre Partie, en ce qui concerne les écrans de SRO (y compris les paramètres d'édition et d'affichage), le fonctionnement ou la vente, des exigences plus sévères que celles qui sont imposées à ses propres vendeurs.

6. Les SRO en service sur le territoire d'une Partie qui répondent à ces critères et autres normes non discriminatoires pertinentes d'ordre réglementaire, technique et sécuritaire, auront un droit d'accès effectif et libre au territoire de l'autre Partie, ce qui implique, entre autres, que la participation d'une compagnie aérienne désignée à un tel système doit être aussi totale sur son territoire d'origine qu'à tout système mis à la disposition des agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires/exploitants de SRO d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder et d'exploiter des SRO répondant à ces critères sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires/exploitants de cette autre Partie. Chacune des Parties fera en sorte que ses compagnies aériennes et ses vendeurs de SRO n'exercent aucune discrimination à l'égard des agences de voyages qui travaillent sur son territoire national du fait même qu'elles utilisent ou possèdent un SRO également en service sur le territoire de l'autre Partie.

