

## AUGLÝSING

### um samning við Singapúr um flugþjónustu.

Samningur um flugþjónustu milli ríkisstjórnar Íslands og ríkisstjórnar Lýðveldisins Singapúr, sem gerður var í Singapúr 23. janúar 2009, öðlaðist gildi 20. nóvember 2009.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

*Utanríkisráðuneytinu, 26. ágúst 2022.*

F. h. r.  
**Martin Eyjólfsson.**

---

*Anna Jóhannsdóttir.*

**Fylgiskjal.****SAMNINGUR UM FLUGÞJÓNUSTU  
MILLI  
RÍKISSTJÓRNAR  
ÍSLANDS  
OG  
RÍKISSTJÓRNAR  
LÝÐVELDISINS SINGAPÚRS**

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Lýðveldisins Singapúrs (hér á eftir nefndar „samningsaðilar“), sem eru aðilar að samningnum um alþjóðlegt almenningsflug sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944,

sem óska þess að styrkja gagnkvæm tengsl sín á milli á sviði almenningsflugs og gera samning í því skyni að koma á flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvarrar um sig og áfram frá þeim,

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

sem óska þess að stuðla að því að fjölga tækifærum í alþjóðlegri flugþjónustu,

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

hafa orðið ásáttar um eftirfarandi:

**1. gr.***Skilgreiningar.*

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

1. „flugmálayfirvöld“ merkir, að því er varðar Ísland, samgönguráðuneytið og annan aðila eða stofnun, sem hefur verið falið að inna af hendi störf sem eru í verkahring fyrrnefnds yfirvalds, og, að því er varðar Singapúr, samgönguráðherra og Flugmálastjórn Singapúrs eða, í báðum tilvikum, annan aðila eða stofnun sem kann að verða falið að inna af hendi störf sem eru á verksviði fyrrnefnds yfirvalds eða lík störf, eða eftirkomanda hans eða hennar,
2. „samningur“ merkir samning þennan, viðauka við hann og allar breytingar þar á,
3. „Chicago-samningur“ merkir samninginn um alþjóðlegt almenningsflug, sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, ásamt: hverri breytingu sem öðlast hefur gildi skv. a-lið 94. gr. Chicago-samningsins og báðir aðilar hafa fullgilt og hverjum viðauka eða breytingu á viðauka, sem er samþykkt skv. 90. gr. Chicago-samningsins, að því leyti sem slíkir viðaukar eða breytingar gilda gagnvart báðum aðilum á tilteknum tíma,
4. „tilnefnt flugfélag“ merkir flugfélag sem hefur verið tilnefnt og fengið leyfi skv. 3. gr. samnings þessa,
5. „Evrópska efnahagssvæðið“ merkir útvíkkað fríverslunarsvæði sem var komið á með samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sem var gerður í Óportó 2. maí 1992, milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess annars vegar og EFTA-ríkjanna, að Sviss undanskildu, hins vegar. EFTA er skammstöfun fyrir „European Free Trade Association (Fríverslunarsamtök Evrópu)“ sem Ísland á aðild að,
6. „heildarkostnaður“ merkir kostnað samfara því að veita þjónustu að viðbættu sanngjörnu gjaldi til að mæta stjórnunarkostnaði,
7. „alþjóðleg flugþjónusta“ merkir flugþjónustu um loftþrymi yfir yfirráðasvæði fleiri en eins ríkis,

8. „verð“ merkir fargjald, verð eða gjald, sem flugfélög og umboðsmenn þeirra taka fyrir að flytja farþega (og farangur þeirra) og/eða farm (að frátöldum pósti) með flugþjónustu, og skilyrði fyrir því hvenær hvert slíkt fargjald, verð eða gjald er boðið fram,
9. hugtökin „viðkoma án viðskipta“, „flugfélag“, „flugþjónusta“ og „yfirráðasvæði“ hafa þá merkingu sem hverju þeirra er gefin í 2. og 96. gr. Chicago-samningsins og
10. „afnotagjald“ merkir gjald/gjöld sem eru lögð á flugfélög fyrir að láta þeim í té aðstöðu eða þjónustu á flugvöllum eða flugleiðsögu- eða flugverndaraðstöðu eða -þjónustu, að meðtalinni tengdri þjónustu og aðstöðu.
11. „flugrekandaskírteini“ merkir skjal sem gefið er út til handa flugfélagi því til staðfestingar að hlutaðeigandi flugfélag hafi faglega getu og skipulag til að tryggja öruggan rekstur loftfara vegna þeirrar flugstarfsemi sem tilgreind er í skírteininu.
12. „ICAO“ merkir Alþjóðaflugmálastofnunina (International Civil Aviation Organisation) sem var komið á fót samkvæmt Chicago-samningnum.

## 2. gr.

*Veiting réttinda.*

1. Hvor aðili um sig veitir tilnefndum flugfélögum hins aðilans eftirtalin réttindi til að stunda alþjóðlega flugþjónustu:
  - a) réttindi til að fljúga yfir yfirráðasvæði sitt án þess að lenda,
  - b) réttindi til að hafa viðkomu á yfirráðasvæði sínu án viðskipta og
  - c) réttindi tilgreind með öðrum hætti í samningi þessum.
2. Ekkert í grein þessari telst veita tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum annars aðilans rétt til að taka um borð, á yfirráðasvæði hins aðilans, farþega, farangur þeirra, farm eða póst sem fluttir eru gegn gjaldi til ákvörðunarstaðar annars staðar á yfirráðasvæði hins aðilans sem fyrr er getið.

## 3. gr.

*Tilnefning og veiting leyfis.*

1. Hvor aðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna eitt eða fleiri flugfélög í því skyni að halda uppi samþykktri flugþjónustu á sérhverri leið sem tilgreind er í viðaukunum og rétt til að afturkalla slíkar tilnefningar eða breyta þeim. Tilnefningar skulu vera skriflegar og þær ber að senda hinum aðilanum eftir diplómátskum leiðum.
2. Þegar slík tilnefning berst og umsóknir frá hinu tilnefnda flugfélagi, í þeirri mynd og með þeim hætti sem tiltekið er vegna rekstrarleyfa og tæknileyfa, skal hinn aðilinn veita viðeigandi leyfi með eins skjótum hætti og málsmeðferð leyfir, að því tilskildu:
  - a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
    - i. að það hafi staðfestu á íslensku yfirráðasvæði í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og hafi gilt rekstrarleyfi samkvæmt landslögum sem sett eru í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og
    - ii. að tilskilið eftirlit með flugfélaginu sé framkvæmt og því við haldið með skilvirkum hætti af ríki, sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og annast útgáfu flugrekandaskírteinis þess, og að viðkomandi flugmálafirvöld séu tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni og
    - iii. að það sé og verði áfram í beinni eigu eða meirihlutaægu aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins og/eða ríkisborgara innan Evrópska efnahagssvæðisins og lúti ávallt virkri stjórn slíks ríkis og/eða ríkisborgara og/eða Ríkjasambandsins Sviss og/eða ríkisborgara Ríkjasambandsins Sviss,
    - iv. að það hafi höfuðstöðvar sínar á yfirráðasvæði aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins og hafi þegið gilt rekstrarleyfi frá því aðildarríki og
  - b) er um ræðir flugfélag sem Singapúr hefur tilnefnt:
    - i. að Singapúr hafi og haldi uppi tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti og
    - ii. að það hafi höfuðstöðvar sína í Singapúr,

- c) að hið tilnefnda flugfélag sé hæft til að uppfylla þau ákvæði laga og reglugerða sem aðilinn, sem fjallar um umsóknina eða umsóknirnar, beitir að jafnaði er um ræðir rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu.

## 4. gr.

*Afturköllun, tímabundin niðurfelling og takmörkun leyfis.*

1. Hvorum aðila sem er heimilt að afturkalla, fella niður tímabundið eða takmarka rekstrarleyfi eða tæknileyfi flugfélags sem hinn aðilinn hefur tilnefnt:
  - a) er um ræðir flugfélag sem Ísland hefur tilnefnt:
    - i. hafi það ekki staðfestu á íslensku yfirlýðingum í samræmi við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eða hafi ekki gilt rekstrarleyfi samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið eða
    - ii. sé tilskilið eftirlit með flugfélaginu ekki framkvæmt eða því við haldið með skilvirkum hætti af ríki, sem er aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og annast útgáfu flugrekandaskírteinis þess, eða ef viðkomandi flugmálayfirvöld eru ekki tilgreind með skýrum hætti í tilnefningunni eða
    - iii. hafi það ekki höfuðstöðvar sínar á yfirlýðingum aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins, þ.e. ríkis sem það hafði þegið gilt rekstrarleyfi frá eða
    - iv. sé það ekki í beinni eigu eða meirihlutaeigu aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins og/eða ríkisborgara aðildarríkis Evrópska efnahagssvæðisins eða lúti ekki virkri stjórn slíks ríkis og/eða ríkisborgara,
    - v. ef unnt er að sýna fram á að með því að nýta flugréttindi, samkvæmt samningi þessum, á leið með viðkomustað í öðru aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins, m.a. með flugrekstri sem sé markaðssettur sem flutningar á leiðarenda, eða fæli með öðrum hætti í sér slíka flutninga, væri flugfélagið í raun að fara í kringum ákvæði um takmarkanir á flugréttindum samkvæmt samningi milli Singapúrs og fyrrnefnds annars ríkis eða
    - vi. hafi flugfélagið flugrekandaskírteini úttekið af aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins og ekki sé í gildi neinn tvíhliða samningur um flugþjónustu milli Singapúrs og fyrrnefnds ríkis og unnt sé að sýna fram á að nauðsynleg flugréttindi til þess að stunda fyrirhugaðan rekstur standi ekki tilnefndu flugfélagi eða flugfélögum Singapúrs til boða með gagnkvæmum hætti,
  - b) er um ræðir flugfélag sem Singapúr hefur tilnefnt:
    - i. ef það hefur ekki staðfestu á singapúrsku yfirlýðingum eða hefur ekki leyfi samkvæmt gildandi singapúrskum lögum eða
    - ii. ef Singapúr heldur ekki uppi tilskildu eftirliti með flugfélaginu með skilvirkum hætti eða
    - iii. sé það ekki í beinni eigu eða meirihlutaeigu Singapúrs og/eða ríkisborgara þess eða lúti ekki virkri stjórn Singapúrs og/eða ríkisborgara þess,
  - c) fyrrnefnt flugfélag hefur ekki fylgt þeim lögum og reglum er um getur í 7. gr. samnings þessa.
2. Ef tafarlaus afturköllun, tímabundin niðurfelling eða setning þeirra fyrirvara er um getur í 1. mgr. þessarar greinar er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglum skal slíkum rétti aðeins beitt að undangengnum viðræðum við hinn samningsaðilann skv. 1. mgr. 17. gr. samnings þessa.

## 5. gr.

*Beiting laga.*

1. Þegar komið er inn á yfirlýðingum annars aðilans, verið þar eða farið þaðan ber flugfélögum hins aðilans að fara að lögum og reglum þess fyrrnefnda um rekstur og flugleiðsögu loftfara.
2. Þegar komið er inn á yfirlýðingum annars aðilans, verið þar eða farið þaðan skulu farþegar, áhöfn eða farmur um borð í loftfari flugfélags hins aðilans uppfylla ákvæði laga og reglna fyrrnefnda aðilans, sem gilda um farþega, áhöfn eða farm við komu til yfirlýðingum hans eða brottför þaðan (meðal annars en þó ekki einvörðungu ákvæði um komu, flugheimildir, flugvernd, útlendinga- eftirlit, vegabréfaeftirlit, tollestirlit og sóttvarnarráðstafanir eða, ef um póst er að ræða, reglur um póst), eða það skal gert fyrir þeirra hönd.

3. Hvorugur aðilanna skal ívilna eigin flugfélagi eða nokkru öðru flugfélagi á kostnað tilnefnds flugfélags hins aðilans, sem stundar hliðstæða alþjóðlega flugþjónustu, þegar hann beitir reglum sínum um útlendingaeftirlit, tolleftirlit og sóttvarnarráðstafanir og líkum reglum.

## 6. gr.

*Farþegar/farmur í beinum umflutningi.*

Farþegar, farangur og farmur sem er í beinum umflutningi þvert yfir yferráðasvæði annars aðilans og fer ekki út fyrir svæði á flugvelli, sem er markað slíkum umflutningi, skal háður eftirliti í mjög einfaldaðri mynd. Farþegar, farangur og farmur sem er í beinum umflutningi um yferráðasvæði annars aðilans og fer ekki út fyrir svæði á flugvelli, sem er markað slíkum umflutningi, skal háður frekara eftirliti vegna flugverndar eða fíkniefnaeftirlits, til að koma í veg fyrir ólöglega komu eða af sérstökum ástæðum. Farangur og farmur í beinum umflutningi skal undanþeginn tollum og öðrum líkum gjöldum.

## 7. gr.

*Viðurkenning vottorða.*

1. Hvor aðili um sig skal taka gild lofthæfisskírteini, hæfisskírteini og leyfi, sem ríkið, sem annast tilskilið eftirlit með tilnefndu flugfélagi, gefur út eða löggildir og eigi eru útrunnin, til þess að unnt sé að halda uppi flugþjónustu, sem samningur þessi kveður á um, að því tilskildu að kröfur, sem gerðar eru vegna slíkra skírteina eða leyfa, jafngildi að minnsta kosti þeim lágmarksviðmiðunum sem heimilt er að setja samkvæmt Chicago-samningnum.
2. Hvor aðili um sig áskilur sér þó rétt til að neita að viðurkenna gildi hæfisskírteina og leyfa, að því er varðar flug yfir hans eigið yferráðasvæði eða að lent sé innan þess, sem hinn aðilinn veitir ríkisborgurum hans eða löggildir fyrir þá.

## 8. gr.

*Öryggi.*

1. Hvor aðili sem er getur óskað eftir viðræðum um öryggisviðmiðanir sem er fylgt er í hlut á flugfélag sem hinn aðilinn hefur tilnefnt og lúta að búnaði til flugs, flugáhöfnum, loftföllum og rekstri tilnefndu flugfélaganna.
2. Ef annar aðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkar viðræður, að hinn aðilinn fylgi ekki í raun og beiti öryggisviðmiðunum á þeim sviðum er um getur í 1. mgr. þessarar greinar, þ.e. öryggisviðmiðunum sem standast þær kröfur sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum, skal síðarnefnda aðilanum tilkynnt um þær niðurstöður og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla fyrrnefndar viðmiðanir. Skal þá síðarnefndi aðilinn gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Aðilarnir eru ennfremur samþykki því, í samræmi við ákvæði 17. gr. Chicago-samningsins, að heimilt sé að framkvæma skoðun á hverju því loftfari sem flugfélag annars aðilans rekur, eða er rekið á þess vegum, og er í föllum til eða frá yferráðasvæði hins aðilans, meðan það er á yferráðasvæði hins aðilans, og að slík skoðun sé framkvæmd af viðurkenndum fulltrúum hins aðilans, að því tilskildu að skoðunin valdi ekki óeðlilegri seinkun að því er rekstur loftfarsins varðar. Þrátt fyrir skuldbindingarnar, sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins, er skoðunin framkvæmd í því skyni að ganga úr skugga um gildi viðeigandi skilríkja sem fylgja loftfarinu, flugáhafna-skírteina og það að tækjabúnaður og ástand loftfarsins uppfylli þær viðmiðanir sem þá gilda samkvæmt Chicago-samningnum.
4. Hvor aðili um sig áskilur sér rétt til þess að nema flugrekstrarleyfi flugfélags eða flugfélaga hins aðilans tímabundið úr gildi eða breyta því þegar nauðsynlegt er að grípa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri flugfélags.
5. Aðgerðum, sem annar aðilinn grípur til í samræmi við ákvæði 4. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir því að grípa til þeirra eru ekki lengur til staðar.
6. Með vísan til ákvæða 2. mgr. skal, ef það liggur ljóst fyrir að annar aðilinn hafi ekki uppfyllt fyrrnefndar viðmiðanir, tilkynna að umsömdum tíma liðnum aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um það. Þá ber og að tilkynna aðalframkvæmdastjóranum um eftirfarandi farsæla lausn málsins.

7. Sé tilskilið eftirliti með flugfélagi, sem annar aðilinn hefur tilnefnt, framkvæmt og því við haldið af þriðja ríki skulu réttindi hins aðilans samkvæmt þessari grein gilda jafnt að því er varðar samþykkt, beitingu eða viðhald öryggisviðmiðana af hálfu fyrrnefnds þriðja ríkis og að því er varðar rekstrarleyfi flugfélagsins.

## 9. gr.

*Flugvernd.*

1. Aðilarnir árétta, í samræmi við réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að skylda þeirra gagnvart hvor öðrum, að vernda almenningflug gegn ólögumætum aðgerðum, er óaðskiljanlegur hluti af samningi þessum. Aðilunum ber sérstaklega, án þess að takmarka almenn réttindi sín og skyldur að þjóðarétti, að bregðast við í samræmi við ákvæði samnings varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem var gerður í Tókýó 14. september 1963, samnings um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var gerður í Haag 16. desember 1970, samnings um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var gerður í Montreal 23. september 1971, og bókunar við hann, sem var gerð í Montreal 24. febrúar 1988, og samningsins um merkingu plastsprengiefna til að unnt sé að bera kennsl á þau, sem var gerður í Montreal 1. mars 1991, og annarra samninga um flugvernd sem báðir aðilar gerast síðar aðilar að.
2. Aðilarnir skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenning loftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar, og takast á við sérhverja aðra ógnun við öryggi flugleiðsögu í almenningflugum.
3. Aðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, haga gerðum sínum í samræmi við allar flugverndarviðmiðanir og viðeigandi starfsvenjur sem mælt er með og Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreindar sem viðaukar við Chicago-samninginn. Þeir skulu gera kröfu um að rekstraraðilar loftfara, sem eru skráð hjá þeim, rekstraraðilar loftfara, sem hafa aðalstarfsstöð sína eða fast aðsetur á yfirráðasvæðum þeirra, og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæðum þeirra hagi gerðum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði.
4. Hvor aðili um sig samþykkir að virða flugverndarákvæði, sem hinn aðilinn gerir kröfu um vegna komu inn á yfirráðasvæði sitt, og gera fullnægjandi ráðstafanir til að vernda loftför og skoða farþega, áhafnir og farangur þeirra og handfarangur og farm og aðföng loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor aðili um sig skal og taka til vinsamlegrar athugunar allar óskir hins aðilans um sérhæfðar verndarráðstafanir til að mæta tiltekinni ógnun.
5. Þegar hætta er á ólöglegri töku loftfara eða öðrum ólöglegum aðgerðum, sem er beint gegn öryggi farþega, áhafna, loftfara, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu aðilarnir aðstoða hvorn annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða ógnun á skjótan og öruggan hátt.
6. Hafi aðili 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 fimmtán (15) daga frá því að slík ósk er sett fram má telja að komnar séu forsendur fyrir því að halda eftir, afturkalla, takmarka eða setja skilyrði fyrir rekstrarleyfi og tæknileyfum flugfélags eða flugfélaga síðarnefnda aðilans. Ef neyðarástand skapast getur aðili gripið til bráðabirgðaaðgerða áður en fimmtán (15) dagar eru liðnir.

## 10. gr.

*Svigrúm til viðskipta.*

1. Flugfélög hvors aðila um sig eiga rétt á að opna skrifstofur á yfirráðasvæði hins aðilans til að kynna og selja flugþjónustu.
2. Tilnefndum flugfélögum hvors aðila um sig ber réttur, í samræmi við lög og reglur hins aðilans um komu, búsetu og atvinnu, til þess að flytja inn og hafa á yfirráðasvæði hins aðilans starfsmenn, sem vinna við stjórnun, sölu, tækniþjónustu og rekstur, og aðra sérhæfða starfsmenn sem nauðsynlegir eru til þess að unnt sé að bjóða fram flugþjónustu.

3. Flugfélögum hvors aðila um sig er heimilt að selja flugþjónustu milliliðalaust á yferráðasvæði hins aðilans og, að eigin vild flugfélags, fyrir milligöngu umboðsmanna sinna nema sérstaklega sé kveðið á um annað í reglum um leiguflug í upprunalandi leiguflugsins er varða vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt farþega. Hvert flugfélag skal hafa rétt til að selja, og hverjum sem er skal frjálst að kaupa, slíka flutninga með gildandi gjaldmiðli á fyrrnefndu yferráðasvæði eða með auðskiptanlegum gjaldmiðli.
4. Hvert flugfélag skal hafa rétt til að skipta tekjum, sem er aflað á staðnum og eru umfram útgjöld á staðnum, yfir í annan gjaldmiðil og senda til heimalandsins sé þess óskað. Heimila skal gjald-eyrisskipti og peningasendingar, umsvifalaust og án takmarkana eða skattlagningar, á gengi sem gildir um viðskipti og peningasendingar þann dag þegar flugfélagið sækir fyrst um að senda peningana.
5. Flugfélögum hvors aðila um sig skal heimilt að greiða staðbundinn kostnað, þar á meðal kostnað vegna eldsneytiskaupa, á yferráðasvæði hins aðilans með þarlendum gjaldmiðli. Flugfélögum hvors aðila um sig er heimilt, að eigin vild, að greiða slíkan kostnað á yferráðasvæði hins aðilans með skiptanlegum gjaldmiðli samkvæmt þarlendum gjaldeyrisreglum.
6. a) Hvaða tilnefnt flugfélag annars aðilans 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 lands, að því tilskildu að slíkt þriðja land veiti heimild eða leyfi fyrir sambærilegu fyrirkomulagi milli flugfélaga hins aðilans og annarra flugfélaga með tilliti til flugþjónustu til, frá og um slíkt þriðja land og að því tilskildu að öll flugfélög, sem eiga hlut að slíku fyrirkomulagi: 1) hafi tilskilin leyfi og 2) fullnægi þeim kröfum sem vanalega gilda um slíkt fyrirkomulag.
- b) Ef flugfélag annars aðilans heldur uppi þjónustu milli staðar á yferráðasvæði hins aðilans og staðar í þriðja landi samkvæmt sameiginlegu flugnúmerafyrirkomulagi, í hvaða flugáfangi 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 og í hvaða flugáfangi sem er á milli fyrrnefnds þriðja lands og síðarnefnda aðilans um stað eða staði á yferráðasvæði fyrrnefnda aðilans.

## 11. gr.

*Leiga loftfara.*

1. Hvorum aðila sem er er heimilt að koma í veg fyrir notkun leigðra loftfara vegna veittrar þjónustu samkvæmt samningi þessum sem er í ósamræmi við ákvæði 8. og 9. gr.
2. Tilnefndum flugfélögum hvors aðila sem er er heimilt, með fyrirvara um ákvæði 1. mgr. hér að framan, að nota loftför sem eru leigð af öðrum flugfélögum, að því gefnu að allir aðilar sem eiga hlut að slíku fyrirkomulagi hafi tilskilin leyfi og fullnægi þeim kröfum sem gilda um slíkt fyrirkomulag.

## 12. gr.

*Tollar og gjöld.*

1. Hvor aðili um sig skal, með gagnkvæmum hætti og að því marki sem landslög hans frekast leyfa, undanþiggja tilnefnt flugfélag hins aðilans tollum, vörugjöldum, skoðunargjöldum og öðrum innlendum sköttum og gjöldum sem lögð eru á loftför, eldsneyti, smurolíur, einnota tæknibirgðir, varahluti, þar með talda hreyfla, venjulegan tækjabúnað loftfars, aðföng loftfars (þar með talinn, en þó ekki eingöngu, mat, drykki og áfengi, tóbak og aðrar vörur til sölu eða sem nota á einvörðungu í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við það) og aðra hluti, t.d. birgðir prentaðra farseðla, fylgibréf farms, prentað efni, sem ber áprentað merki viðkomandi félags, og venjulegt kynningarefni sem það tilnefnda flugfélag dreifir án endurgjalds, sem nota á eða einungis eru notaðir í tengslum við starfrækslu loftfars eða þjónustu við loftfar hins tilnefnda flugfélags hins aðilans, er áður getur, sem heldur uppi hinni samþykktu flugþjónustu.

2. Undanþágurnar, sem eru veittar samkvæmt þessari grein, gilda um þá hluti sem um getur í 1. mgr.:
  - a) og hið tilnefnda flugfélag hins aðilans kemur með, eða komið er með fyrir þess hönd, inn á yfirráðasvæði fyrstnefnda aðilans,
  - b) og geymdir eru um borð í loftfari hins tilnefnda flugfélags annars aðilans þegar það kemur inn á eða fer frá yfirráðasvæði hins aðilans eða
  - c) sem fluttir eru um borð í loftfar tilnefnds flugfélags annars aðilans á yfirráðasvæði hins aðilans og eru til notkunar þegar samþykktari flugþjónustu er haldið uppi,
 hvort sem slíkir hlutir eru allir notaðir eða allra þeirra neytt eða ekki innan yfirráðasvæðis aðilans, sem veitir undanþáguna, að því tilskildu að slíkir hlutir skipti ekki um eigendur á yfirráðasvæði fyrnefnds aðila.
3. Aðeins er heimilt að flytja venjulegan búnað loftfars frá borði, ásamt því efni og birgðum sem venjulega eru um borð í loftfari tilnefnds flugfélags hvors aðila sem er, á yfirráðasvæði hins aðilans með samþykki tollyfirvalda á því yfirráðasvæði. Heimilt er, í slíkum tilvikum, að færa slíkan búnað, efni og birgðir undir eftirlit fyrnefndra yfirvalda uns þau eru flutt úr landi á ný eða þeim ráðstafað með öðrum hætti í samræmi við tollareglugerðir.

## 13. gr.

*Notendagjöld.*

1. Notendagjöld, sem lögbærum yfirvöldum eða stofnunum hvors aðila um sig á sviði gjaldtöku er heimilt að leggja 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 lögbær yfirvöld eða stofnanir á sviði gjaldtöku hafa af því að láta í té við-eigandi flugvallaraðstöðu og -þjónustu og viðeigandi aðstöðu og þjónustu vegna umhverfis-verndar flugvallar, flugleiðsögu og flugverndar á viðkomandi flugvelli eða innan viðkomandi flugvallarkerfis. Í heildarkostnaði af þessu tagi getur falist eðlilegur arður af eignum eftir afskriftir. Aðstaða og þjónusta, sem gjöldin eru greidd fyrir, skulu látin í té með skilvirkum og hagkvæmum hætti.
3. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari viðræður milli yfirvalda eða stofnana á yfirráðasvæði sínu, sem hafa heimild til gjaldtöku, og flugfélaga, sem nota þjónustu og aðstöðu, og hvetja fyrnefnd 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. Hvor aðili um sig skal hvetja lögbær yfirvöld á sviði gjaldtöku 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. Hvorugur aðilanna telst hafa brotið gegn ákvæðum þessarar greinar, í tengslum við málsmeðferð vegna lausnar deilumála skv. 16. gr. þessa samnings, nema: i. hann hafi látið hjá líða, innan eðlilegs tíma, að endurskoða gjöld eða framkvæmd sem hinn aðilinn hefur gert að umkvörtunarefni; eða ii. látið hjá líða, í kjölfar slíkrar endurskoðunar, að gera allar ráðstafanir, sem í hans valdi eru, til að leiðrétta gjöld eða ráða bót á framkvæmd sem samrýmist ekki ákvæðum þessarar greinar.

## 14. gr.

*Sanngjörn samkeppni.*

1. Hvor aðili um sig skal gefa tilnefndum flugfélögum beggja aðila sanngjörn og jöfn tækifæri til að keppa um að bjóða fram þá alþjóðlegu flugþjónustu sem samningur þessi gildir um.
2. Hvor aðili um sig skal leyfa hverju tilnefndu flugfélagi að ákvarða ferðatíðni og flutningsgetu í alþjóðlegri flugþjónustu, sem það býður fram, á grundvelli viðskiptaaðstæðna á markaðinum. Hvorugur aðilanna skal, að teknu tilliti til þessara réttinda, takmarka einhliða umferð, ferðatíðni eða hve reglubundin þjónustan er eða hvaða gerð eða gerðir loftfara tilnefnd flugfélög hins aðilans



reka, nema að því marki sem kann að verða krafist af ástæðum er varða tollafgreiðslu, tæknileg atriði, rekstur eða umhverfisvernd og þá með samræmdum skilyrðum í samræmi við 15. gr. Chicago-samningsins.

3. Hvorugur aðilanna skal gera kröfur á hendur tilnefndum flugfélögum hins aðilans um fyrsta höfnunarrétt, lyftihlutfall, þægðarfé eða neinar aðrar kröfur sem varða flutningsgetu, ferðatiðni eða umferð og eru í ósamræmi við markmiðin með samningi þessum.
4. Hvorugur aðilanna skal gera kröfu um að flugfélög hins aðilans skrái flugáætlanir, áætlanir um leiguflug eða flugrekstraráætlanir til samþykktar nema að því marki sem kann að verða gert án mismununar í því skyni að uppfylla hin samræmdu skilyrði sem mælt er fyrir um í 2. mgr. þessarar greinar eða eins og kann að verða heimilað sérstaklega í viðauka við samning þennan. Ef aðili gerir kröfu um skráningu í upplýsingaskyni ber honum að halda í lágmarki stjórnsýsluálagi á milliliði innan loftflutningageirans og tilnefnd flugfélög hins aðilans vegna skráningarkrafna og málsmeðferðar þeim samfara.

#### 15. gr.

##### *Verðlagning.*

1. Hvor aðili um sig skal heimila hverju tilnefndu flugfélagi að ákvarða verð fyrir flugþjónustu á grundvelli þeirra viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðinum. Íhlutun aðilanna skal takmarkast við að:
  - a) koma í veg fyrir óeðlilega mismunun að því er varðar verð eða framkvæmd,
  - b) vernda viðskiptamenn gegn óeðlilega háu eða hamlandi verði vegna misnotkunar á yfirburðastöðu og
  - c) vernda flugfélög gegn óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkisstyrkja eða -aðstoðar.
2. Hvor aðili um sig getur krafist þess að verð, sem flugfélög hins aðilans hyggjast setja upp fyrir flutning til og frá yfirráðasvæði fyrrnefnda aðilans, verði tilkynnt eða skráð hjá flugmála-yfirvöldum sínum í upplýsingaskyni. Óheimilt er að krefjast tilkynningar eða skráningar af hálfu flugfélaga beggja aðila fyrr en þrjátíu (30) dögum fyrir fyrirhugaða gildistöku. Í einstaka tilvikum er heimilt að krefjast tilkynningar eða skráningar með skemmri fyrirvara en venjulega er gert. Hvorugur aðilanna skal gera kröfu um að flugfélög hins aðilans tilkynni eða skrái verð, sem leigutakar setja upp við almenning, nema það kunni að verða gert án mismununar og í upplýsingaskyni.
3. Þrátt fyrir ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar skal það verð sem hið tilnefnda flugfélag Singapúrs hyggst setja upp fyrir flutninga einvörðungu innan Evrópska efnahagssvæðisins háð ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið sem skal beitt án mismununar. Samt sem áður hefur hvert tilnefnt flugfélag rétt til að bjóða sama verð og gert er á markaðinum.

#### 16. gr.

##### *Margþætt flutningaþjónusta.*

Þrátt fyrir önnur ákvæði samnings þessa er flugfélögum og óbeinum farmflytjendum beggja aðila heimilt, án takmarkana, að nota, í tengslum við alþjóðlega flugþjónustu, hvers konar farmflutninga á jörðu niðri til og frá hvaða stað sem er á yfirráðasvæðum aðilanna eða í þriðju löndum, þar á meðal flutninga til og frá öllum flugvöllum þar sem aðstaða er til tollafgreiðslu, og hafa þau, meðal annars og eftir atvikum, rétt til að flytja farm undir tollinnsigli samkvæmt gildandi lögum og reglum. Skal vera aðstaða á flugvöllum 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 boðið slíka flutninga fram með því að gera samkomulag um þá við aðra aðila, sem annast flutninga á jörðu niðri, meðal annars er átt við flutninga á jörðu niðri sem önnur flugfélög standa fyrir og aðilar sem bjóða fram þjónustu á sviði farmflutninga í lofti óbeint. Slíka margþætta farmflutningaþjónustu má bjóða á einu heildarverði alla leið fyrir samtengda flutninga í lofti og á jörðu niðri, að því tilskildu að ekki sé villt um fyrir sendendum að því er slíka flutninga varðar.

## 17. gr.

*Samráð og lausn deilumála.*

1. Hvor aðili sem er getur, í anda náinnar samvinnu og hvenær sem er, farið fram á viðræður um samning þennan, beitingu ákvæða hans og hvort farið sé að ákvæðum hans svo viðunandi sé. Rísi deila milli aðilanna um túlkun eða framkvæmd samnings þessa skulu þeir fyrst leitast við að leysa hana með samráði.
2. Hverja deilu, sem eigi er unnt að leysa með samráði, er heimilt að senda sáttasemjara eða nefnd um lausn deilumála til úrlausnar að beiðni hvors aðila að samningi þessum sem er. Fá má slíkan sáttasemjara eða -nefnd til að miðla málum, ákvarða deiluefnið eða koma fram með tillögu um til hvaða úrræða skuli grípa eða að lausn deilunnar.
3. Aðilarnir skulu sammælast fyrirfram um erindisbréf sáttasemjarans eða -nefndarinnar, leiðbeinandi meginreglur eða viðmiðanir og um skilyrði fyrir aðgangi að sáttasemjaranum eða -nefndinni. Þeir skulu og íhuga, ef nauðsyn krefur, að gera ráð fyrir bráðabirgðaúrþótum og hugsanlegri þátttöku hvaða þriðja aðila sem er, sem deilan kann að snerta með beinum hætti, að teknu tilliti til þess markmiðs og þeirrar nauðsynjar að viðhafa einfalda og skil- og hraðvirka málsmeðferð.
4. Heimilt er að tilnefna sáttasemjara eða nefndarmenn af skrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar yfir sérfræðinga á sviði flugmála með tilskilin starfsréttindi. Ganga ber frá vali sérfræðings eða sérfræðinga innan fimmtán (15) daga frá því að beiðni um að deila sé send sáttasemjara eða -nefnd er veitt viðtaka. Geti aðilarnir ekki sammælst um val sérfræðings eða sérfræðinga er heimilt að fara þess á leit við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann annist valið. Hver sérfræðingur, sem kallaður er til í þessu skyni, skal hafa næga kunnáttu á því almenna sviði sem deilan snýst um.
5. Ljúka ber sáttaumleitunum innan sextíu (60) daga frá því að sáttasemjarinn eða -nefndin tekst verk sitt á hendur og skal ákvörðun, eða tilmæli ef það á við, liggja fyrir innan sextíu (60) daga frá því að sérfræðingurinn eða sérfræðingarnir takast verk sitt á hendur. Aðilarnir geta sammælst um það fyrirfram að sáttasemjarinn eða -nefndin geti boðið kæranda úrbætur til bráðabirgða, sé þess óskað, og skal ákvörðun, í slíku tilviki, liggja fyrir í upphafi.
6. Aðilarnir skulu vinna saman í einlægni að því að stuðla að framgangi sáttaumleitana og því að úrskurður eða ákvörðun sáttasemjarans eða -nefndarinnar komi til framkvæmda nema þeir semji um það fyrirfram með öðrum hætti að vera bundnir af úrskurðinum eða ákvörðuninni. Sammælist aðilarnir um það fyrirfram að óska einvörðungu eftir því að ákvörðun verði tekin um málsatvik skulu þeir nota þau til lausnar deilunni.
7. Áætla ber kostnað vegna fyrrnefndrar málsmeðferðar í upphafi og skipta honum jafnt niður, með þeim fyrirvara þó að unnt sé að taka skiptingu hans til endurskoðunar þegar endanlegur úrskurður er upp kveðinn.
8. Málsmeðferðin er með fyrirvara um áframhaldandi samráð, að deilan verði sett í gerð síðar meir eða að samningnum verði sagt upp skv. 19. gr.

## 18. gr.

*Breytingar.*

1. Telji annar aðilinn æskilegt að breyta einhverju ákvæði samnings þessa, m.a. viðaukanna við hann, getur hann óskað eftir að fram fari viðræður milli flugmálayfirvalda beggja aðila um þær breytingar sem tillaga er gerð um. Slíkar viðræður skulu hefjast innan sextíu (60) daga frá þeim degi þegar beiðni um viðræður er veitt viðtaka. Sérhver breyting, sem samþykkt er með fyrrgreindum hætti, skal öðlast gildi að undangenginni staðfestingu af hálfu beggja aðila með diplómátskum orðsendingaskiptum.
2. Breytingu á viðaukunum má gera með beinu samkomulagi milli flugmálayfirvalda beggja aðila og skal hún öðlast gildi að undangenginni staðfestingu með diplómátskum orðsendingaskiptum.
3. Öðlist fjöhlíða samningur um flutninga í lofti gildi gagnvart báðum samningsaðilum skal eyða ósamræmi, hvað varðar skuldbindingar samningsaðila samkvæmt samningi þessum og samkvæmt fyrrnefndum samningi, þannig milli beggja samningsaðila, að það eða þau ákvæði sem gera hinum samþykktu flugfélögum kleift að njóta meiri i. réttinda, ii. flugverndar eða iii. flugöryggis gangi fram, nema samningsaðilar samþykki annað eða samhengi atriða krefjist annars.

## 19. gr.

*Samningsslit.*

Hvor aðili sem er getur hvenær sem er tilkynnt hinum aðilanum skriflega um þá ákvörðun sína að segja samningi þessum upp. Samtímis skal senda Alþjóðaflugmálastofnuninni slíka tilkynningu. Samningur þessi fellur úr gildi á viðtökustað tilkynningarinnar á miðnætti aðfaranótt þess dags þegar ár er liðið frá þeim degi þegar hinn aðilinn veitti tilkynningunni viðtöku, nema hún sé dregin til baka með samþykki beggja aðila áður en sá tími er liðinn. Staðfesti hinn aðilinn ekki móttöku skal litið svo á að tilkynningu hafi verið veitt viðtaka fjórtán (14) dögum eftir þann dag þegar Alþjóðaflugmálastofnunin veitti henni viðtöku.

## 20. gr.

*Skráning hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.*

Skrá skal samning þennan, ásamt öllum breytingum á honum, hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni eftir að hann öðlast gildi skv. 20. gr. samnings þessa og eftir að breytingar á honum öðlast gildi skv. 18. gr. samnings þessa.

## 21. gr.

*Gildistaka.*

Samningur þessi öðlast gildi þann dag er seinni skriflegu tilkynningunni, þar sem samningsaðilar greina hvor öðrum frá því að lögformlegri innlendri meðferð hvors um sig fyrir gildistöku samnings þessa sé lokið, er veitt viðtaka.

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

GJÖRT í Singapúr hinn 23. janúar 2009 í tvíriti á ensku.

Fyrir hönd ríkisstjórnar Íslands

Fyrir hönd ríkisstjórnar Lýðveldisins Singapúrs

.....  
FINNBOGI RÚTUR ARNARSON  
Staðgengill sendiherra  
Sendiráði Íslands Nýju-Delí

.....  
LIM KIM CHOON  
Forstjóri og  
aðalframkvæmdastjóri  
Flugmálastjórnar Singapúrs

I. VIÐAUKI  
**Alþjóðleg flugþjónusta.**

1. þáttur

*Leiðir.*

Flugfélög hvors aðila um sig, sem tilnefnd eru samkvæmt þessum viðauka, skulu, í samræmi við tilnefningarskilmála, eiga rétt á að stunda alþjóðlega flugþjónustu, ein sér eða í sameiningu, milli staða á eftirfarandi leiðum:

A. Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem ríkisstjórn Íslands tilnefnir:

Staðir baka til – Staðir á Íslandi – Viðkomustaðir – Staðir í Singapúr – Staðir sem flogið er til áfram

Að því er varðar farmflutninga eingöngu og farþegaflug, milli Singapúrs og hvaða staðar eða staða sem er

B. Leiðir fyrir flugfélag eða flugfélög sem ríkisstjórn Lýðveldisins Singapúrs hefur tilnefnt:

Staðir baka til – Staðir í Singapúr – Viðkomustaðir – Staðir á Íslandi – Staðir sem flogið er til áfram

Að því er varðar farmflutninga eingöngu og farþegaflug, milli Íslands og hvaða staðar eða staða sem er

2. þáttur

*Sveigjanleiki í rekstri.*

Hvert tilnefnt flugfélag getur að eigin vali gert eftirfarandi í hvaða flugi sem vera skal eða öllu flugi:

1. haldið uppi flugi í aðra áttina eða báðar,
2. sameinað mismunandi flugnúmer í einni ferð með sama loftfari,
3. þjónað stöðum baka til, viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til áfram og stöðum á yfirráðasvæðum aðilanna á leiðunum 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 og
6. þjónað stöðum aftan 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 réttindi til flutninga sem eru leyfðir með öðrum hætti í þessum samningi.

3. þáttur

*Skipt um loftfar.*

Hvert tilnefnt flugfélag getur, í hvaða áfanga eða áföngum sem er á leiðunum, er um getur hér að framan, stundað alþjóðlega flugþjónustu án þess að nokkrar skorður séu settar við því að skipta, hvar sem er á leiðinni, um gerð loftfara, sem eru starfrækt, eða breyta fjölda þeirra. Þetta er þeim skilyrðum háð, nema þegar um ræðir farmflutninga eingöngu, að flutningar á útleið áfram frá slíkum stað séu framhald flutninga frá yfirráðasvæði aðilans, sem hefur tilnefnt flugfélagið, og að á innleið séu flutningar til yfirráðasvæðis aðilans, sem hefur tilnefnt flugfélagið, framhald flutninga frá stað sem er handan við slíkan stað.

## II. VIÐAUKI Leiguflutningar.

### 1. þáttur

Flugfélög hvors aðila um sig, 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, nema að því er varðar farm í leiguflutningi, að slík þjónusta sé liður í samfelldum framgangi, 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 hvors aðila um sig, 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 um yfirráðasvæði hins aðilans og 3) sameina í einu loftfari farþega/farm sem er upprunninn á yfirráðasvæði annars aðilans, á yfirráðasvæði hins aðilans og farþega/farm sem er upprunninn í þriðju löndum.

Hvor aðili um sig skal, með vinsemd og á grundvelli háttvísi og gagnkvæmni, taka til athugunar umsóknir flugfélaga hins aðilans um að stunda flutninga sem falla ekki undir þennan viðauka.

### 2. þáttur

Flugfélag, sem hvor aðili sem er hefur tilnefnt og stundar leiguflutninga landa á milli sem hefjast á yfirráðasvæði hvors aðilans sem er, 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 ákvæðum, reglugerðum, skilmálum, skilyrðum eða takmörkunum gagnvart einu flugfélagi sinna eða fleirum, eða flugfélögum annarra landa, skal hvert tilnefnt flugfélag hlíta þeim viðmiðunum sem hafa minnstu takmarkanir í för með sér.

Ekkert í málsgreininni hér að framan takmarkar þó rétt hvors aðilans sem er til að krefjast þess að flugfélög, sem hvor þeirra sem er hefur tilnefnt samkvæmt þessum viðauka, fylgi ákvæðum um vernd greidds fjár farþega og afbókunar- og endurgreiðslurétt þeirra.

### 3. þáttur

Hvorugur aðila skal, nema að því er varðar reglur um neytendavernd er um getur í málsgreininni hér á undan, gera kröfu um að flugfélag, sem hinn aðilinn hefur tilnefnt samkvæmt ákvæðum þessa viðauka, leggi fram, að því er varðar flutninga frá yfirráðasvæði hins aðilans eða þriðja lands, aðra leið eða báðar, nokkuð umfram yfirlýsingu um að gildandi lögum og reglum, er um getur í 2. hluta þessa viðauka, sé hlítt eða yfirlýsingu um undanþágu frá þessum lögum eða reglum sem þar til bær flugmálafirvöld hafa veitt.

**AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF  
ICELAND  
AND  
THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF SINGAPORE**

The Government of Iceland and the Government of the Republic of Singapore (hereinafter referred to as the "Parties");

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

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

Have agreed as follows:

Article 1  
*Definitions*

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Iceland, the Ministry of Communications and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authority, and in the case of Singapore, the Minister for Transport and the Civil Aviation Authority of Singapore, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions, or its successor;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
4. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. "European Economic Area" means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on 2 May 1992, between the European Community and its Member States on the one hand and the EFTA States with the exclusion of Switzerland on the other hand. EFTA is an abbreviation for the European Free Trade Association of which Iceland is a Member State;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air service" means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and
10. "User charges" means a charge / charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.
11. "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
12. "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation created pursuant to the Convention."

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Party grants the other Party's designated airlines the following rights for the conduct of international air services:
  - a) the right to fly across its territory without landing;
  - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
  - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer to the designated airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Party.

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annexes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. Upon receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - a) in the case of an airline designated by Iceland:
    - i. it is established in the territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and has a valid operating licence in accordance with law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; and
    - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by a State which is a Contracting Party to the Agreement on the European Economic Area and is responsible for issuing its operating certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - iii. it is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by Member States of the European Economic Area and/or nationals of the European Economic Area and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals and/or by the Swiss Confederation and/or nationals of the Swiss Confederation; and
    - iv. the airline has its principal place of business in the territory of the European Economic Area Member State from which it has received a valid operating licence; and
  - b) in the case of an airline designated by Singapore:
    - i. Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and
    - ii. it has its principle place of business in Singapore;

- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

#### Article 4

##### *Revocation, Suspension and Limitation of Authorization*

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
  - a) in the case of an airline designated by Iceland:
    - i. it is not established in the territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or does not have a valid operating licence in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or
    - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by a State which is a Contracting Party to the Agreement on the European Economic Area responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
    - iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of a Member State of the European Economic Area from which it has received its operating licence; or
    - iv. the airline it is not owned, directly or through majority ownership by, or it is not effectively controlled by a Member State of the European Economic Area and / or nationals of Member States of the European Economic Area.
    - v. it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another Member State of the European Economic Area, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the air carrier would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between Singapore and that other State; or
    - vi. the airline holds an Air Operators Certificate issued by a Member State of the European Economic Area, and there is no bilateral air services agreement between Singapore and that State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated air carrier(s) of Singapore.
  - b) in the case of an airline designated by Singapore:
    - i. Singapore does not maintain effective regulatory control of the airline; or
    - ii. it does not have its principal place of business in Singapore.
  - c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Party in accordance with Article 17 (1) of this Agreement.

#### Article 5

##### *Application of Laws*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.



## Article 6

*Direct Transit Traffic*

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to further examination for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article 7

*Recognition of Certificates*

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

## Article 8

*Safety*

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the said standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 17 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the said standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorization of that airline.

## Article 9

*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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and its Protocol, done at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which both Parties become members.
2. Upon request the Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and 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 ICAO on 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 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 fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

## Article 10

*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 services.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, passenger cancellation and refund rights. 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.

4. 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.
5. 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.
6. a) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative 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 a third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such a third country; provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.
- b) Notwithstanding the provision of subparagraph ii, 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-sharing 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 11

##### *Aircraft Leasing*

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 8 and 9.
2. Subject to paragraph (1) above, the designated airlines of each Party may use aircraft leased from other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

#### Article 12

##### *Customs Duties and Charges*

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
  - a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
  - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
  - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

### Article 13

#### *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, 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 14

#### *Fair Competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air services governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic 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 services' intermediaries and on designated airlines of the other Party.

#### Article 15

##### *Pricing*

1. Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
  - a) Prevention of unreasonably discriminatory 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 or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party for information purposes. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification nor 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. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the prices to be charged by the designated airline of Singapore for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area which shall be applied on a non-discriminatory basis. However, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

#### Article 16

##### *Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### Article 17

##### *Consultations and Settlement of Disputes*

1. In a spirit of close co-operation, either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement, its implementation and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultation.
2. Any dispute which cannot be resolved by consultation may at the request of either Party of this Agreement be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.
3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of

any third Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by ICAO. The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.
5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination including, if applicable, any recommendation, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.
6. The Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by the decision or determination. If the Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.
7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.
8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or Termination under Article 19.

#### Article 18

##### *Amendments*

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, including the Annexes thereto, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Parties in relation to the proposed amendment. Such consultations shall commence within a period of sixty days (60) from the date of receipt of the request. Any amendments so agreed shall enter into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes by both Parties.
2. An amendment to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Parties and shall enter into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, any inconsistency in the obligations of the Contracting Parties under this Agreement and that other agreement shall, as between both Contracting Parties, be resolved in favour of the provision(s) that provide for the designated airlines the greater (i) exercise of rights, (ii) aviation security or (iii) aviation safety, unless otherwise agreed by the Contracting Parties or the context otherwise requires.

#### Article 19

##### *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 ICAO. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date it was received by the ICAO.

#### Article 20

##### *Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO after the entry into force of this Agreement in accordance with Article 21 of this Agreement, and the entry into force of any amendments thereto in accordance with Article 18 of this Agreement.

Article 21

*Entry into force*

This Agreement shall enter into force upon the date of receipt by the Contracting Parties of the last written notification confirming the completion of their respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

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

DONE at Singapore this 23<sup>rd</sup> day of January, 2009 in duplicate, in the English language.

For the Government of Iceland

For the Government of the  
Republic of Singapore

.....  
FINNBOGI RÚTUR ARNARSON  
Chargé d'Affaires  
Embassy of Iceland in New Delhi

.....  
LIM KIM CHOON  
Director-General and  
Chief Executive Officer,  
Civil Aviation Authority of Singapore

ANNEX I  
**International Air Services**

Section 1

*Routes*

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

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

Behind Points – Points in Iceland – Intermediate Points – Points in Singapore – Points Beyond  
For all-cargo and passenger service or services, between Singapore and any point or points

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

Behind Points – Points in Singapore – Intermediate Points – Points in Iceland – Points Beyond  
For all-cargo and passenger service or services, between Iceland and any point or points

Section 2

*Operational Flexibility*

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

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
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.

Section 3

*Change of Gauge*

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



## ANNEX II Charter Operations

### Section 1

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

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

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

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

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

### Section 2

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

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

### Section 3

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