

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

**Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής
Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Μαλαισίας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας	
Άρθρο 1	Ορισμοί
Άρθρο 2	Παροχή δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Διορισμός και εξουσιοδοτήσεις
Άρθρο 4	Απόσυρση, ανάκληση και περιορισμός της εξουσιοδότησης
Άρθρο 5	Εφαρμογή νόμων και κανονισμών
Άρθρο 6	Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών
Άρθρο 7	Διατάξεις ασφάλειας πτήσεων
Άρθρο 8	Αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 9	Τέλη χρήσεως
Άρθρο 10	Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς
Άρθρο 11	Φορολογία
Άρθρο 12	Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων
Άρθρο 13	Αεροπορικά τιμολόγια
Άρθρο 14	Μέτρα διασφάλισης
Άρθρο 15	Εμπορικές ευκαιρίες
Άρθρο 16	Δυνατότητα συνδυασμού αεροσκαφών
Άρθρο 17	Εξυπηρέτηση εδάφους
Άρθρο 18	Συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού/συνεργασίας
Άρθρο 19	Μίσθωση αεροσκαφών
Άρθρο 20	Συνδυασμένα δρομολόγια
Άρθρο 21	Παροχή στατιστικών στοιχείων
Άρθρο 22	Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις
Άρθρο 23	Επίλυση διαφορών
Άρθρο 24	Συμμόρφωση προς πολυμερείς συμφωνίες
Άρθρο 25	Λήξη

Άρθρο 26	Καταχώρηση στον ICAO
Άρθρο 27	Αναστολή
Άρθρο 28	Έναρξη ισχύος
Παράρτημα Ι	Ενότητα 1 Πίνακας διαδρομών Ενότητα 2 Λειτουργική ευελιξία Ενότητα 3 Ναυλωμένη αεροπορική μεταφορά
Παράρτημα ΙΙ	Κατάλογος άλλων κρατών που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4 της παρούσας Συμφωνίας
Άρθρο δεύτερο	Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας, που υπογράφηκε στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα, στις 5 Δεκεμβρίου 2017, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην αγγλική και η μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF MALAYSIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC**

PREAMBLE

**The Government of Malaysia
and
The Government of the Hellenic Republic**

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

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

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

- a) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- b) "aeronautical authorities" means, in the case of Malaysia, the Minister of Transport, and, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;
- c) "agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- d) "capacity" is the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on route during specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

- e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- f) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- g) "domestic air transportation" is an air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in a State's territory are destined to another point in that same State's territory;
- h) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;
- i) "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- j) "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;
- k) "Contracting Party" is a State which has formally agreed to be bound by this Agreement;
- l) "price" or "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- m) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- n) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- o) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meaning assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- p) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2 Grant of Rights

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

Article 3 Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

- ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) the airline is owned directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other States listed in Annex II and/or nationals of such other States;
- b) in the case of an airline designated by Malaysia:
- i) it is established in the territory of Malaysia and is licensed in accordance with the applicable law of Malaysia; and
 - ii) Malaysia has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Malaysia;
- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorisation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:
- a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
- i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) the airline is not owned directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other States listed in Annex II and/or nationals of such other States;

- b) in the case of an airline designated by Malaysia:
 - i) it is not established in the territory of Malaysia and is not licensed in accordance with the applicable law of Malaysia; or
 - ii) Malaysia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - iii) the airline is not owned directly or through majority ownership or it is not effectively controlled by Malaysia.
 - c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or
 - d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 22 (Consultations and Modifications) of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and regulations

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control etc.

Article 6 **Recognition of Certificates and Licenses**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic, the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licenses were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 22 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement may constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7 **Aviation Safety Provisions**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps

considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of Malaysia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in

force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9 User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its airlines operating similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority or airport or air navigation service provider and airlines using the service and facilities provided by those charging authorities or service provider, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority or service provider and such users to exchange appropriate information concerning user charges.
3. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 22 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or
 - (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.
4. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

Article 10

Exemption from customs duties

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, 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 and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - (a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party without the payment of the relevant customs duties and taxes.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. 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 provisions in force.
4. Nothing in this Agreement shall prevent the Hellenic Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party that operates between a point in the territory of the Hellenic Republic and another point in the territory of the Hellenic Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 11 **Taxation**

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of one Contracting Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the Government of the other Contracting Party.
2. Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from all taxes on capital and assets imposed by the Government of the other Contracting Party.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the Government of the other Contracting Party.
4. Each Contracting Party shall on a reciprocal basis grant exemption from value added tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to the airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its operation of international air services. The VAT exemption may take the form of refund. Nothing in this Agreement shall affect the rights and obligations of either country under any national tax legislation. In the event of any inconsistency between this Agreement and any such legislation, that legislation shall prevail to the extent of inconsistency.

Article 12 **Capacity Regulations and approval of timetables**

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
4. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.
5. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.
6. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.
7. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 22 (Consultations and Modifications) of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.
8. The designated airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 13 **Air Transport Tariffs**

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territory of either Contracting Party shall be established by the designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) above shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical

authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding this, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect airlines from prices that are artificially low due to subsidy or support.

Article 14 Safeguards

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
 - e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, or crippling, excluding or driving another airline from the market; and
 - f) behavior indicating an abuse of dominant position on the route.
2. If the Aeronautical Authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with the indicators listed in paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 22 (Consultations and Modifications) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within 15 days of the request. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 23 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

Article 15 Commercial Opportunities

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.
4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.
5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.
6. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Contracting Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.

Article 16 **Change of Gauge**

On any international segment or segments of the agreed routes, a 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 the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 17 **Ground Handling**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each

designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 18 Codesharing/Cooperative Arrangements

1. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or codesharing arrangements, with:

- a) an airline or airlines of either Contracting Party; and
- b) an airline or airlines of a third country;

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned and meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability.

2. Each airline involved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline/or airlines the purchaser is entering into contractual relationship.
3. Each code-sharing frequency operated by the designated airlines of either country will count as one (1) frequency, whereas the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency.
4. All code-share arrangements shall have the prior approval of the appropriate aeronautical authorities at least 30 days before implementation.

Article 19 Aircraft Leasing

1. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements, all necessary approvals have been issued before the intended operations and comply with Article 7 (Aviation Safety Provisions) and Article 8 (Aviation Security).
2. Neither Contracting Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.

3. The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an air carrier of a third country, by the designated air carriers of each Contracting Party, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs, provided that the air carrier of such third country is not prohibited to operate in the European Union and/or Malaysia. It shall be submitted for prior approval to competent authorities of both the lessor and the lessee and to the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft.

Article 20

Intermodal Services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

Article 21

Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 22

Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other through diplomatic channels

of the fulfilment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the Route Schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 23 **Settlement of Disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annexes, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, the dispute may be referred by mutual agreement of the Contracting Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.
4. The Tribunal shall determine its own procedures.
5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 24

Conformity with Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

Article 25

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO.

This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 26

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organisation.

Article 27

Suspension

Each Contracting Party reserves the right for reasons of national security, national interest, public order or public health to suspend temporarily, either in whole or in part, the implementation of this Agreement which suspension shall take effect immediately after notification has been given to the other Contracting Party through diplomatic channels.

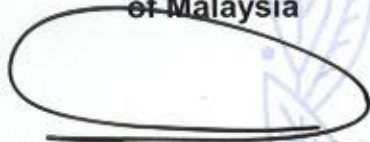
Article 28
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the exchange, through diplomatic channels, of written notifications between the Contracting Parties informing each other of the completion of their relevant internal legal procedures necessary to this end.

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

DONE AT Colombo, Sri Lanka in two authentic copies this 5th day of December, in the year 2017, in one original text of English language.

**For the Government
of Malaysia**



SARIPUDDIN KASIM
Secretary General
Ministry of Transport Malaysia

**For the Government
of the Hellenic Republic**



ANASTASIOS A. KOKKINOS
Director
Air Transport and Int'l Agreements Division
Hellenic Civil Aviation Authority

ANNEX I

Section 1 ROUTE SCHEDULE

Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes to be operated by the designated airline(s) of Malaysia

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Any Points in Malaysia	Any points	Any Points in the Hellenic Republic	Any points

B. Routes to be operated by the designated airline(s) of the Hellenic Republic

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Any Points in the Hellenic Republic	Any points	Any Points in Malaysia	Any points

Section 2 Operational Flexibility

The designated airline of either Contracting Party 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 Contracting 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; provided that, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

Section 3 Charter Air Transportation

Airlines of each Contracting Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled international air transport over the routes specified and in accordance with the rights granted for scheduled services in this Agreement.

ANNEX II

List of other States referred to in Article 3 and 4 of this Agreement

- (a) **The Republic of Iceland** (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) **The Principality of Liechtenstein** (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) **The Kingdom of Norway** (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) **The Swiss Confederation** (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)



**ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΑΛΑΙΣΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

**Η Κυβέρνηση της Μαλαισίας
και
η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας**

Αποτελώντας Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας να συνάψουν Συμφωνία με σκοπό την καθιέρωση και λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,

συμφώνησαν τα εξής:

**Άρθρο 1
Ορισμοί**

- Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο προβλέπει διαφορετικά:
- α) ο όρος «αεροπορική μεταφορά» σημαίνει τη μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που προσφέρεται στο κοινό επ' αμοιβή ή επί μισθώσει,
 - β) ο όρος «αεροναυτικές αρχές», στην περίπτωση της Μαλαισίας, σημαίνει τον Υπουργό Μεταφορών και, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή, και στις δύο περιπτώσεις, κάθε πρόσωπο ή όργανο που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί οιαδήποτε καθήκοντα που επί του παρόντος εκτελούνται από τις εν λόγω αρχές,
 - γ) ο όρος «συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματά της και τις τυχόν τροποποιήσεις της,
 - δ) ο όρος «χωρητικότητα» σημαίνει την ποσότητα (ποσότητες) των υπηρεσιών που παρέχονται βάσει της συμφωνίας, που συνήθως υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των πτήσεων (συχνότητες) ή των θέσεων ή των τόνων φορτίου που προσφέρονται σε μια αγορά (ζεύγος πόλεων, ή από χώρα σε χώρα) ή σε διαδρομή σε συγκεκριμένη περίοδο, όπως καθημερινά, εβδομαδιαία, εποχικά ή ετήσια,
 - ε) ο όρος «Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις επτά Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει οιοδήποτε Παράρτημα που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 90 της εν λόγω Σύμβασης

και κάθε τροποποίηση των Παραρτημάτων ή της Σύμβασης βάσει των άρθρων 90 και 94, στο μέτρο που τα εν λόγω Παραρτήματα και τροποποιήσεις ισχύουν και για τα δύο Μέρη,

- στ) ο όρος «διορισθείσα αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μία αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας,
- ζ) ο όρος «εγχώρια αεροπορική μεταφορά» σημαίνει την αεροπορική μεταφορά στην οποία οι επιβάτες, οι αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο επιβιβάζονται στην επικράτεια ενός Κράτους με προορισμό άλλο σημείο της επικράτειας του ίδιου Κράτους,
- η) ο όρος «ICAO» σημαίνει τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας,
- θ) ο όρος «συνδυασμένη αεροπορική μεταφορά» σημαίνει τη δημόσια μεταφορά με αεροσκάφος και με ένα ή περισσότερα επίγεια μέσα μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που προσφέρεται στο κοινό επ' αμοιβή ή επί μισθώσει,
- ι) ο όρος «διεθνής αεροπορική μεταφορά» σημαίνει την αεροπορική μεταφορά στην οποία οι επιβάτες, οι αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο επιβιβάζονται στην επικράτεια ενός Κράτους με προορισμό άλλο Κράτος,
- ια) ο όρος «Συμβαλλόμενο Μέρος» σημαίνει ένα Κράτος που έχει συμφωνήσει επισήμως να δεσμεύεται από την παρούσα Συμφωνία,
- ιβ) ο όρος «τιμή» ή «τιμολόγιο» σημαίνει τον ναύλο, την τιμή ή τη χρέωση για την αεροπορική μεταφορά (συμπεριλαμβανομένου κάθε άλλου σχετικού τρόπου μεταφοράς) επιβατών, αποσκευών ή/και φορτίου (εξαιρουμένου του ταχυδρομείου) που εφαρμόζεται από τις αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων τους, και τις προϋποθέσεις που διέπουν τη διαθεσιμότητα του εν λόγω ναύλου, τιμής ή χρέωσης,
- ιγ) ο όρος «επικράτεια», σε σχέση με ένα Κράτος, έχει την έννοια που του αποδίδεται στο άρθρο 2 της Σύμβασης,
- ιδ) ο όρος «τέλη χρήσεως» σημαίνει τα τέλη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες από τις αρμόδιες αρχές, ή που επιτρέπουν να επιβάλλονται, για την παροχή διευκολύνσεων αερολιμένα ή αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων ή διευκολύνσεων ή υπηρεσιών αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων για τα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες και το φορτίο τους,
- ιε) οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» έχουν την έννοια η οποία τους αποδίδεται αντίστοιχα στο άρθρο 96 της Σύμβασης, και
- ιστ) ο όρος «Συνθήκες ΕΕ» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εννοείται ότι οι τίτλοι οι οποίοι δίδονται στα άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν και δεν επεκτείνουν με κανένα τρόπο τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της Συμφωνίας.

Άρθρο 2 **Παροχή δικαιωμάτων**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα τα οποία καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων στις διαδρομές που προσδιορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών.
2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) που διορίζει κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαμβάνει τα εξής δικαιώματα:
 - α) να ίπταται χωρίς προσγείωση κατά μήκος της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - β) να σταθμεύει για λόγους μη εμπορικούς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και
 - γ) να σταθμεύει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε συγκεκριμένα σημεία της διαδρομής (διαδρομών) που αναφέρεται στον Πίνακα Διαδρομών, ο οποίος επισυνάπτεται ως παράρτημα στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση διεθνούς κίνησης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου χωριστά ή σε συνδυασμό.
3. Κανένα σημείο των διατάξεων της παραγράφου 2 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο με αμοιβή ή μίσθωση και έχοντας προορισμό άλλο σημείο εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, πλην αυτών που διορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 (Διορισμός και εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας, θα απολαμβάνουν επίσης τα δικαιώματα που ορίζονται στις παραγράφους 2 α) και β) του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 3 **Διορισμός και εξουσιοδοτήσεις**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίζει και να πληροφορεί μέσω της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές, καθώς και να αποσύρει ή τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.
2. Μετά τη λήψη τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις και άδειες με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
- i) η αεροπορική εταιρεία είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της ΕΕ και διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
 - ii) ο αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας ασκείται και τηρείται από το κράτος-μέλος της ΕΕ που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή προσδιορίζεται καθαρά στον διορισμό, και
 - iii) την αεροπορική εταιρεία κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, και ελέγχουν αποτελεσματικά τα κράτη-μέλη της ΕΕ και/ή υπήκοοι των κρατών-μελών της ΕΕ, και/ή άλλα Κράτη που παρατίθενται στο Παράρτημα II και/ή υπήκοοι των εν λόγω άλλων Κρατών,
- β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Μαλαισία:
- i) έχει ιδρυθεί στην επικράτεια της Μαλαισίας και έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Μαλαισίας, και
 - ii) η Μαλαισία κατέχει και διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, και
 - iii) την αεροπορική εταιρεία κατέχει, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, και ελέγχει αποτελεσματικά η Μαλαισία,
- γ) η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία κρίνεται κατάλληλη να πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.
3. Με την παραλαβή της εξουσιοδότησης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται ανά πάσα στιγμή να ξεκινήσει την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων για τα οποία διορίστηκε, υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Απόσυρση, ανάκληση και περιορισμός της εξουσιοδότησης

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μίας αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν:
- α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από την Ελληνική Δημοκρατία:
- i) δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της ΕΕ ή δεν διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν τηρείται από το κράτος-μέλος της ΕΕ που είναι υπεύθυνο

- για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν προσδιορίζεται ξεκάθαρα στον διορισμό, ή
- iii) την αεροπορική εταιρεία δεν κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, ή δεν ελέγχουν αποτελεσματικά τα κράτη-μέλη της ΕΕ και/ή υπήκοοι των κρατών-μελών της ΕΕ και/ή άλλα Κράτη που παρατίθενται στο Παράρτημα II και/ή υπήκοοι των εν λόγω άλλων Κρατών,
- β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζει η Μαλαισία:
- i) δεν έχει ιδρυθεί στην επικράτεια της Μαλαισίας και δεν έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Μαλαισίας, ή
- ii) η Μαλαισία δεν διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, ή
- iii) την αεροπορική εταιρεία δεν κατέχει, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, και δεν ελέγχει αποτελεσματικά η Μαλαισία.
- γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν δύναται να αποδείξει ότι είναι κατάλληλη να πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως και εύλογα εφαρμόζονται σε συμφωνία με τη Συνθήκη στη λειτουργία των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον ορισμό, ή
- δ) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί να συμμορφωθεί με τους νόμους και/ή τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που εκχωρεί τα δικαιώματα αυτά, ή
- ε) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί διαφορετικά να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπει η παρούσα Συμφωνία.
2. Εκτός εάν η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των προϋποθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι απαραίτητη για να αποφευχθούν περαιτέρω παραβιάσεις των νόμων και/ή των κανονισμών, το εν λόγω δικαίωμα θα ασκείται μόνο μετά από διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 22 (Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5

Εφαρμογή νόμων και κανονισμών

1. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτειά του για αεροσκάφος το οποίο εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια ή σχετικά με τη λειτουργία και πτήση αεροσκάφους, θα εφαρμόζονται από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.
2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτειά του επιβατών, πληρώματος και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομείου, π.χ. σχετικά με τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία, το νόμισμα, την υγεία και την καραντίνα, θα ισχύουν για τους επιβάτες, το πλήρωμα, το φορτίο και το ταχυδρομείο που μεταφέρει το αεροσκάφος της

διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για όσο χρόνο βρίσκονται εντός της εν λόγω επικράτειας.

3. Κανένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών δεν θα παρέχει προτίμηση στη δική του ή σε άλλη αεροπορική εταιρεία εις βάρος της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί παρόμοια διεθνή αερομεταφορά κατά την εφαρμογή των κανονισμών περί μετανάστευσης, τελωνείων, καραντίνας και συναφών κανονισμών.
4. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και το φορτίο που διέρχονται από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και δεν απομακρύνονται από τον χώρο του αεροδρομίου ο οποίος χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό, θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο με εξαίρεση τα μέτρα ασφαλείας κατά της βίας, της αεροπειρατείας, του ελέγχου των ναρκωτικών κ.λπ..

Άρθρο 6

Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή καθίστανται έγκυρες σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών, συμπεριλαμβανομένων στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας των νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και παραμένουν σε ισχύ θα αναγνωρίζονται ως έγκυρες από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για τον σκοπό εκτέλεσης των συμφωνημένων δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση πάντα ότι οι απαιτήσεις, βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρα τα πιστοποιητικά και οι άδειες, είναι ισότιμες ή ανώτερες των ελάχιστων κριτηρίων τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί εντούτοις το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τον σκοπό πτήσεων υπεράνω του εδάφους του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του ή κατέστησαν έγκυρες γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή οποιοδήποτε άλλο Κράτος.
2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 1 και τα οποία εκδίδονται από τις αεροναυτικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισθείσα αεροπορική εταιρεία ή αναφορικά με αεροσκάφος το οποίο εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, επιτρέπουν διαφοροποίηση των κριτηρίων τα οποία καθιερώνονται από τη Σύμβαση και εφόσον η διαφοροποίηση αυτή έχει καταχωρηθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 22 της παρούσας Συμφωνίας, με τις αεροναυτικές αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πειστούν ότι η αμφισβητούμενη πρακτική είναι αποδεκτή από αυτούς. Σε περίπτωση αποτυχίας επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας, θα έχει εφαρμογή το άρθρο 4 της Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις ασφάλειας πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει τη διενέργεια διαβουλεύσεων ανά πάσα στιγμή σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται σε σχέση με αεροπορική εταιρεία που διόρισε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε κάθε τομέα που αφορά το πλήρωμα αεροσκάφους, το αεροσκάφος ή τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός 30 ημερών από το σχετικό αίτημα.
2. Εάν, μετά τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών κρίνει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα οποία είναι τουλάχιστον ισοδύναμα προς τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, δεν υπόκεινται σε αποτελεσματική τήρηση και διαχείριση σε σχέση με αεροπορικές εταιρείες που διόρισε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα πορίσματα αυτά και τις ενέργειες που θεωρούνται απαραίτητες για να υπάρχει συμμόρφωση προς τα πρότυπα του ICAO και ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβεί σε κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Η αποτυχία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες εντός 15 ημερών ή εντός μεγαλύτερης περιόδου που θα συμφωνηθεί, αποτελεί λόγο εφαρμογής του άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγο, συμφωνείται ότι κάθε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από ή εκ μέρους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σε δρομολόγια από ή προς την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, ενόσω βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί και γύρω του αεροσκάφους για να ελεγχθεί τόσο η ισχύς των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματος όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν άρθρο αποκαλούμενη «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν οδηγεί σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.
4. Εάν η επιθεώρηση πίστας ή μια σειρά επιθεωρήσεων πίστας οδηγήσουν σε:
 - α) σοβαρές ανησυχίες ότι το αεροσκάφος ή η λειτουργία του αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται προς τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, ή
 - β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση, για τους σκοπούς του άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγο, θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες τα πιστοποιητικά ή οι άδειες του εν λόγω αεροσκάφους ή του πληρώματος του εν λόγω αεροσκάφους εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρες, ή ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες λειτουργεί το αεροσκάφος δεν είναι ισοδύναμες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο.
5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση για τον σκοπό της διενέργειας επιθεώρησης πίστας σε αεροσκάφος που λειτουργεί η αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω δεν εγκριθεί από τον εκπρόσωπο της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών, το άλλο Συμβαλλόμενο

Μέρος θα είναι ελεύθερο να συνάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες όπως αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 4 ανωτέρω και να εξαγάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιήσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους αμέσως σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, ως αποτέλεσμα επιθεώρησης πίστας ή σειράς επιθεωρήσεων πίστας ή άρνησης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, διαβουλεύσεων ή άλλως, ότι απαιτούνται άμεσες ενέργειες για την ασφάλεια της λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας.
7. Κάθε ενέργεια ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6 ανωτέρω θα διακόπτεται μόλις παύσει να υπάρχει ο λόγος για τον οποίο προέβη στην εν λόγω ενέργεια.
8. Εάν η Ελληνική Δημοκρατία διορίσει αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και τηρείται από άλλο κράτος-μέλος της ΕΕ, τα δικαιώματα της Μαλαισίας σύμφωνα με το παρόν άρθρο θα ισχύουν εξίσου σε σχέση με την υιοθέτηση, άσκηση ή τήρηση προτύπων ασφαλείας από το εν λόγω άλλο κράτος-μέλος της ΕΕ και σε σχέση με την εξουσιοδότηση λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8 **Αεροπορική ασφάλεια**

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή τους μεταξύ τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζουν τη γενικότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαίτερα σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Παραβάσεων και Άλλων Τινών Πράξεων Τελουμένων επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Υφαρπαγής Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων εναντίον της Ασφάλειας των Διεθνών Αερολιμένων, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988 και όλων των άλλων διεθνών κειμένων στον τομέα αυτό που μπορεί να κυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε περίπτωση σχετικού αιτήματος, θα παρέχουν αμοιβαίως κάθε απαραίτητη βοήθεια για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης απειλής στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
3. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια, οι οποίες έχουν καθιερωθεί από τον Διεθνή

Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίσθηκαν ως Παραρτήματα στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο μέτρο που οι εν λόγω διατάξεις είναι εφαρμοστέες στα Συμβαλλόμενα Μέρη· θα απαιτούν όμως οι εκμεταλλεόμενοι αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα τους ή οι εκμεταλλεόμενοι αεροσκάφη οι οποίοι έχουν την κύρια εγκατάσταση ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι εκμεταλλεόμενοι αεροσκάφη που έχουν ιδρυθεί στην επικράτειά της σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ και διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και οι εκμεταλλεόμενοι αεροδρόμια στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι από τους ανωτέρω εκμεταλλεόμενους αεροσκάφη θα ζητηθεί η τήρηση, για αναχώρηση από ή παραμονή εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, των διατάξεων για την αεροπορική ασφάλεια σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στην εν λόγω χώρα, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι στην επικράτειά του εφαρμόζονται κατάλληλα και αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους, καθώς και τη διενέργεια των ενδεδειγμένων ελέγχων στα πληρώματα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και της φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.
5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων εναντίον της ασφάλειας του αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματός του, αεροδρομίων ή εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματισθεί γρήγορα και με ασφάλεια παρόμοιο συμβάν ή απειλή παρόμοιου συμβάντος.
6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει εύλογα ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα ξεκινήσουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος. Εάν δεν επιτευχθεί ικανοποιητική συμφωνία εντός (15) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων, αυτό αποτελεί λόγο απόσυρσης, ανάκλησης, αναστολής ή επιβολής προϋποθέσεων επί των εξουσιοδοτήσεων των αεροπορικών εταιρειών που διορίστηκαν από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όταν αυτό δικαιολογείται από έκτακτο περιστατικό ή για λόγους πρόληψης περαιτέρω μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να προβεί σε προσωρινές ενέργειες ανά πάσα στιγμή.

Άρθρο 9 Τέλη χρήσεως

1. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν επιβάλλει ούτε επιτρέπει την επιβολή στις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τελών χρήσεως υψηλότερων από εκείνα που επιβάλλονται στις δικές του αεροπορικές εταιρείες οι οποίες εκτελούν παρόμοιες διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει τη διενέργεια διαβουλεύσεων για τα τέλη χρήσεως μεταξύ της αρμόδιας αρχής χρέωσης ή αερολιμένα ή παρόχου αεροναυτικών υπηρεσιών του και των αεροπορικών εταιρειών που κάνουν χρήση των υπηρεσιών και των διευκολύνσεων που παρέχουν οι αρχές χρέωσης ή πάροχοι υπηρεσιών, εφόσον είναι δυνατόν μέσω των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των εν λόγω αεροπορικών εταιρειών. Θα πρέπει να δίδεται στους χρήστες εύλογη ειδοποίηση για τυχόν προτάσεις που επιφέρουν αλλαγές στα τέλη χρήσεως, προκειμένου να μπορούν να εκφράσουν τις απόψεις τους πριν επέλθουν οι αλλαγές. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει επίσης την αρμόδια αρχή χρέωσης ή τον πάροχο υπηρεσιών του και τους εν λόγω χρήστες να ανταλλάσσουν κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τα τέλη χρήσεως.
3. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θεωρείται, σε διαδικασίες επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 22 (Επίλυση διαφορών), ότι αθετεί μια διάταξη του παρόντος άρθρου εκτός εάν:
 - (α) παραλείπει να εξετάσει τη χρέωση ή την πρακτική που αποτελεί αντικείμενο αιτίας από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος εντός εύλογης περιόδου, ή
 - (β) μετά την εν λόγω εξέταση, παραλείπει να προβεί σε όλες τις ενέργειες στο πλαίσιο της εξουσίας του για να αποκαταστήσει τυχόν χρέωση ή πρακτική που είναι ασύμβατη προς το παρόν άρθρο.
4. Αερολιμένες, αεροδιάδρομοι, υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και αεροπλοΐας, αεροπορικής ασφάλειας και σχετικές διευκολύνσεις και υπηρεσίες που παρέχονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα είναι διαθέσιμες προς χρήση από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους υπό όρους τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκούς με τους πλέον ευνοϊκούς όρους που διατίθενται σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία που εκτελεί παρόμοιες διεθνείς αεροπορικές μεταφορές κατά τον χρόνο που γίνονται οι διακανονισμοί χρήσης.

Άρθρο 10

Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, και με βάση την αμοιβαιότητα, θα απαλλάσσει τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την ισχύουσα εφαρμοστέα νομοθεσία του από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεωρήσεων και άλλες εθνικές επιβαρύνσεις και τέλη επί των αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών υλικών, ανταλλακτικών συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, συνήθους υλικού αεροσκαφών, καταστημάτων αεροσκαφών και άλλων αντικειμένων, τα οποία προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά σε συνδυασμό με τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα

δρομολόγια, καθώς επίσης και επί του εξοπλισμού εδάφους που εισάγεται στην επικράτεια κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, για να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αερολιμένων όπου λειτουργεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία, και επί των αποθεμάτων εισιτηρίων, των φορτωτικών και πάσης φύσεως εντύπου υλικού το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, ως και του συνήθους διαφημιστικού υλικού το οποίο διανέμεται δωρεάν από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία, σύμφωνα με το σχετικό ισχύον δίκαιο αυτού.

2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται με το παρόν άρθρο θα εφαρμόζονται για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αντικείμενα, τα οποία:
 - (α) εισάγονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - (β) παραμένουν επί του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - (γ) παραλαμβάνονται επί του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, ανεξαρτήτως εάν τα είδη αυτά χρησιμοποιήθηκαν ή καταναλώθηκαν πλήρως ή μη εντός της επικράτειας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, υπό την προϋπόθεση ότι η κυριότητα και/ή χρήση των ειδών αυτών δεν μεταβιβάζεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την καταβολή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.
3. Ο κανονικός αεροπορικός εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και εφόδια τα οποία συνήθως βρίσκονται επί του αεροσκάφους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε παρόμοια περίπτωση, τα εν λόγω είδη τίθενται υπό τον έλεγχο των εν λόγω αρχών μέχρις ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν διαφορετικά, σύμφωνα με τους ισχύοντες τελωνειακούς κανονισμούς.
4. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν εμποδίζει την Ελληνική Δημοκρατία να επιβάλλει, άνευ διακρίσεων, φόρους, εισφορές, τέλη, επιβαρύνσεις ή χρεώσεις επί των καυσίμων που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που λειτουργεί μεταξύ σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας και άλλου σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή στην επικράτεια άλλου κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 11 **Φορολογία**

1. Τα κέρδη ή τα έσοδα από τη λειτουργία αεροσκαφών σε διεθνή δρομολόγια που αποκομίζει αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλόμενων Μερών, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής σε εμπορικές συμφωνίες ή κοινοπραξίες μεταξύ

αεροπορικών εταιρειών, θα απαλλάσσονται από φόρους επί των κερδών ή των εσόδων που επιβάλλει η Κυβέρνηση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Το κεφάλαιο και το ενεργητικό αεροπορικής εταιρείας ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών που συνδέονται με τη λειτουργία αεροσκαφών σε διεθνή δρομολόγια απαλλάσσονται από όλους τους φόρους επί του κεφαλαίου και του ενεργητικού που επιβάλλει η Κυβέρνηση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Τα ποσά από την εκποίηση αεροσκάφους που διενεργεί διεθνή δρομολόγια και κινητής περιουσίας που αφορά στη λειτουργία του εν λόγω αεροσκάφους που εισπράττει αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών απαλλάσσονται από κάθε φόρο επί των ποσών αυτών που επιβάλλει η Κυβέρνηση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, στη βάση της αμοιβαιότητας, θα παρέχει απαλλαγή από τον φόρο προστιθέμενης αξίας ή παρόμοιους έμμεσους φόρους επί αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται στη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της διενέργειας διεθνών δρομολογίων. Η απαλλαγή από τον ΦΠΑ μπορεί να έχει τη μορφή επιστροφής. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν επηρεάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των δύο χωρών βάσει της εθνικής φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση ασυνέπειας μεταξύ της παρούσας Συμφωνίας και της εν λόγω νομοθεσίας, θα υπερισχύει η εν λόγω νομοθεσία στον βαθμό της ασυνέπειας.

Άρθρο 12

Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων

1. Οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση, ώστε να είναι σε θέση να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβαίνει σε κάθε ενδεδειγμένη ενέργεια εντός της δικαιοδοσίας του για την εξάλειψη κάθε μορφής διακρίσεων και πρακτικών κατά του ανταγωνισμού ή επιθετικών πρακτικών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων που παρατίθενται στην παρούσα Συμφωνία.
3. Κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τους τα συμφέροντα της αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεασθούν δυσμενώς τα δρομολόγια τα οποία η τελευταία εκτελεί στο σύνολο ή τμήμα των αυτών διαδρομών.
4. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, τα οποία εκτελούν οι διορισθείσες από τα Συμβαλλόμενα Μέρη αεροπορικές εταιρείες, θα έχουν ως πρωταρχικό τους στόχο την παροχή, με λογικό συντελεστή πληρότητας ή επαρκούς χωρητικότητας για τη μεταφορά των τρεχουσών και των λογικά προβλεπόμενων απαιτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του διορίζοντος την αεροπορική εταιρεία Συμβαλλόμενου Μέρους και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

5. Η πρόβλεψη για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, τόσο επιβιβαζομένων όσο και αποβιβαζομένων σε σημεία διαδρομών τα οποία θα καθορισθούν στις επικράτειες άλλων Κρατών από αυτό που διορίζει την αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.
6. Η χωρητικότητα η οποία θα παρασχεθεί, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου των αεροσκαφών τα οποία θα χρησιμοποιούνται από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθούν από τις αεροναυτικές αρχές.
7. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα θέματα τα οποία αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 5 θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 (Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας. Μέχρις ότου επιτευχθεί παρόμοια συμφωνία, η χωρητικότητα, η οποία παρέχεται από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες, θα παραμένει αμετάβλητη.
8. Οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν τα προγράμματα πτήσεων στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την έναρξη των δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές. Τούτο θα εφαρμόζεται επίσης και σε μεταγενέστερες μεταβολές. Σε ειδικές περιπτώσεις το χρονικό όριο είναι δυνατόν να μειωθεί ύστερα από έγκριση των εν λόγω αρχών.

Άρθρο 13 **Αεροπορικά τιμολόγια**

1. Τα τιμολόγια για διεθνή δρομολόγια προς/από/διαμέσου της επικράτειας των Συμβαλλόμενων Μερών θα καθορίζονται από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία σε εύλογα επίπεδα, δίδοντας την οφειλόμενη προσοχή σε όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας και του εύλογου κέρδους.
2. Τα τιμολόγια που καθιερώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ανωτέρω δεν χρειάζεται να υποβάλλονται από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κατά παρέκκλιση αυτού, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα παρέμβασης προκειμένου:
 - α) να εμποδίσει την επιβολή τιμών ή πρακτικών με μη εύλογες διακρίσεις,
 - β) να προστατεύσει τους καταναλωτές από τιμές που είναι αδικαιολόγητα υψηλές ή περιοριστικές λόγω της κατάχρησης κυρίαρχης θέσης, και
 - γ) να προστατεύσει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές λόγω επιχορήγησης ή υποστήριξης.

Άρθρο 14 **Μέτρα διασφάλισης**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι οι ακόλουθες πρακτικές των αεροπορικών εταιρειών μπορούν να θεωρηθούν ως πρακτικές δυνητικά αθέμιτου ανταγωνισμού που χρήζουν στενότερης εξέτασης:
 - α) χρέωση κομίστρων και ναύλων δρομολογίων σε επίπεδα τα οποία, συνολικά, είναι ανεπαρκή για να καλύψουν το κόστος παροχής των υπηρεσιών στις οποίες αφορούν,
 - β) προσθήκη υπερβάλλουσας χωρητικότητας ή συχνότητας δρομολογίων,
 - γ) οι εν λόγω πρακτικές είναι διαρκείς και όχι πρόσκαιρες,
 - δ) οι εν λόγω πρακτικές έχουν σοβαρή αρνητική οικονομική επίδραση ή προκαλούν σημαντική ζημία σε άλλη αεροπορική εταιρεία,
 - ε) οι εν λόγω πρακτικές αντανakλούν προφανή πρόθεση ή έχουν την πιθανή επίδραση ή να πλήξουν, να αποκλείσουν ή να οδηγήσουν άλλη αεροπορική εταιρεία εκτός αγοράς,
 - στ) συμπεριφορά που υποδηλώνει κατάχρηση κυρίαρχης θέσης στο δρομολόγιο.
2. Εάν οι αεροναυτικές αρχές ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών θεωρήσουν ότι δρομολόγιο ή δρομολόγια που σκοπεύει να εκτελέσει ή εκτελεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να αποτελεί αθέμιτη ανταγωνιστική συμπεριφορά σύμφωνα με τους δείκτες της παραγράφου 1, μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 22 (Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις) με σκοπό να επιλυθεί το πρόβλημα. Το σχετικό αίτημα θα συνοδεύεται από γνωστοποίηση των λόγων υποβολής του αιτήματος και η διαβούλευση θα ξεκινά εντός 15 ημερών από το αίτημα. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταλήξουν σε επίλυση του προβλήματος μέσω διαβουλεύσεων, οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να επικαλεστεί τον μηχανισμό επίλυσης διαφορών βάσει του άρθρου 23 (Επίλυση διαφορών) για την επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 15 **Εμπορικές ευκαιρίες**

1. Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τους δικούς της αντιπροσώπους.
2. Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση, να μετακαλέσει και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό, καθώς και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο είναι απαραίτητο για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων.
3. Σε περίπτωση διορισμού γενικού πράκτορα ή πράκτορα γενικών πωλήσεων, ο εν λόγω πράκτορας θα διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς εφαρμοζόμενους νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισθείσα αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να πωλεί υπηρεσίες αερομεταφοράς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απευθείας ή μέσω των πρακτόρων της και κάθε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες αερομεταφοράς, σύμφωνα με τη σχετική εφαρμοστέα νομοθεσία και κανονισμούς.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει το δικαίωμα, στη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να μεταφέρει στη χώρα της, κατόπιν αιτήσεως, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί ξένου συναλλάγματος, το πλεόνασμα μεταξύ εσόδων και εξόδων που πραγματοποιήθηκε από τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στα συμφωνηθέντα δρομολόγια στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
6. Εάν το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς όσον αφορά τη μεταφορά του πλεονάσματος που πραγματοποιήθηκε από τη διορισθείσα εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλει τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Μέρους.

Άρθρο 16

Δυνατότητα συνδυασμού αεροσκαφών

Σε κάθε διεθνές τμήμα ή τμήματα των συμφωνημένων δρομολογίων, η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία μπορεί να διενεργεί διεθνή δρομολόγια χωρίς περιορισμό στην αλλαγή, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, του τύπου ή του αριθμού των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά πέραν του σημείου αυτού αποτελεί συνέχιση της μεταφοράς από την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διόρισε την αεροπορική εταιρεία και, στην εισερχόμενη κατεύθυνση, η μεταφορά προς την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διόρισε την αεροπορική εταιρεία αποτελεί συνέχιση της μεταφοράς από πέραν αυτού του σημείου.

Άρθρο 17

Εξυπηρέτηση εδάφους

Υπό τον όρο των νόμων και κανονισμών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάθε διορισθείσα αεροπορική εταιρεία θα έχει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να διενεργεί δική της εξυπηρέτηση εδάφους ("αυτοεξυπηρέτηση") ή, κατ' επιλογήν της, το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ ανταγωνιστών προμηθευτών που παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους εξ ολοκλήρου ή εν μέρει. Όπου οι εν λόγω νόμοι ή κανονισμοί περιορίζουν ή απαγορεύουν την αυτοεξυπηρέτηση και όπου δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ προμηθευτών που παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, κάθε διορισθείσα αεροπορική εταιρεία θα αντιμετωπίζεται άνευ διακρίσεων όσον αφορά στην πρόσβασή της σε υπηρεσίες αυτοεξυπηρέτησης και υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχει προμηθευτής ή προμηθευτές.

Άρθρο 18

Συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού/συνεργασίας

1. Κατά την εκτέλεση των εξουσιοδοτημένων δρομολογίων στις συμφωνημένες διαδρομές, κάθε διορισθείσα αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να συνάψει συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας όπως κοινοπραξία, συμφωνίες δεσμευμένων θέσεων ή συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού, με:
 - α) αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών, και
 - β) αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες τρίτης χώρας,
 υπό την προϋπόθεση ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες της συμφωνίας αυτής διαθέτουν την κατάλληλη εξουσιοδότηση εκτέλεσης δρομολογίων στις αντίστοιχες διαδρομές και τμήματα διαδρομών και πληρούν τις απαιτήσεις που συνήθως ισχύουν για τέτοιες συμφωνίες, όπως προστασία και πληροφόρηση των επιβατών σε σχέση με την ευθύνη.
2. Κάθε αεροπορική εταιρεία που συμμετέχει σε συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού θα καθιστά σαφές στους αγοραστές στο σημείο πώλησης ποια αεροπορική εταιρεία θα λειτουργεί στην πραγματικότητα κάθε κομμάτι του δρομολογίου και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες συνάπτει συμβατική σχέση ο αγοραστής.
3. Κάθε συχνότητα κοινού κωδικού που εκτελούν οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κάθε χώρας θα υπολογίζεται ως μία (1) συχνότητα, ενώ οι υπηρεσίες κοινού κωδικού του αερομεταφορέα που εμπορεύεται δεν υπολογίζονται ως μία συχνότητα.
4. Όλες οι συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού θα πρέπει να έχουν την προηγούμενη έγκριση των αρμόδιων αεροναυτικών αρχών τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την υλοποίησή τους.

Άρθρο 19

Μίσθωση αεροσκαφών

1. Οι διορισθέντες αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους δικαιούνται να παρέχουν τα συμφωνημένα δρομολόγια χρησιμοποιώντας αεροσκάφη μισθωμένα με ή χωρίς πλήρωμα από οποιονδήποτε αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων τρίτων χωρών, υπό τον όρο ότι όλοι οι συμμετέχοντες στις συμφωνίες αυτές πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι νόμοι και κανονισμοί που εφαρμόζουν συνήθως τα Συμβαλλόμενα Μέρη στις συμφωνίες αυτές, ότι έχουν εκδοθεί όλες οι απαραίτητες εγκρίσεις πριν από τα επιθυμητά δρομολόγια και ότι συμμορφώνονται προς το άρθρο 7 (Διατάξεις ασφάλειας πτήσεων) και το άρθρο 8 (Αεροπορική ασφάλεια).
2. Κανένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών δεν θα απαιτεί από τους αερομεταφορείς που εκμισθώνουν τον εξοπλισμό τους να διαθέτουν δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας.
3. Η μίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) αεροσκάφους αερομεταφορέα τρίτης χώρας από τους διορισθέντες αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, για εκμετάλλευση των δικαιωμάτων που παρατίθενται στην παρούσα Συμφωνία, θα παραμένει κατ' εξαίρεση ή θα αντιμετωπίζει πρόσκαιρες ανάγκες, υπό τον όρο ότι ο αερομεταφορέας της εν λόγω τρίτης χώρας δεν απαγορεύεται να λειτουργεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και/ή στη Μαλαισία. Θα υποβάλλεται για προηγούμενη έγκριση των αρμόδιων αρχών του

εκμισθωτή και του μισθωτή και στην αρμόδια αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους προς το οποίο πρόκειται να λειτουργήσει το πλήρως μισθωμένο αεροσκάφος.

Άρθρο 20

Συνδυασμένα δρομολόγια

Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους επιτρέπεται να χρησιμοποιεί, σε σχέση με την αερομεταφορά επιβατών και φορτίου, κάθε συνδυασμένη μεταφορά προς ή από κάθε σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η εν λόγω αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) μπορεί να επιλέξει να εκτελεί δική της συνδυασμένη μεταφορά ή να την παρέχει μέσω συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων κοινών κωδικών, με άλλους μεταφορείς. Τα συνδυασμένα δρομολόγια μπορούν να προσφέρονται ως ολοκληρωμένη υπηρεσία με ενιαία τιμή για την αεροπορική και συνδυασμένη μεταφορά, υπό τον όρο ότι οι επιβάτες και οι μεταφορικές εταιρείες ενημερώνονται για τους παρόχους αυτής της μεταφοράς.

Άρθρο 21

Παροχή στατιστικών στοιχείων

Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση στα συμφωνημένα δρομολόγια της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως καταρτίζονται και υποβάλλονται συνήθως από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες στις εθνικές αεροναυτικές αρχές τους. Τυχόν πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κίνησης που οι αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιθυμούν να λάβουν από τις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελούν, μετά από σχετικό αίτημα, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 22

Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι αεροναυτικές αρχές του μπορούν ανά πάσα στιγμή να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή τις αεροναυτικές αρχές του.
2. Διαβούλευση που ζητήθηκε από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή τις αεροναυτικές αρχές του θα ξεκινήσει εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.
3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα τίθεται σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν ενημερωθεί μεταξύ τους δια της διπλωματικής οδού ότι έχουν ολοκληρωθεί οι εσωτερικές νομικές διαδικασίες τους σε σχέση με τη σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.
4. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 3, οι τροποποιήσεις του Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται ως παράρτημα στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνούνται απευθείας μεταξύ των αεροναυτικών αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τίθενται σε ισχύ αφού επικυρωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 23 **Επίλυση διαφορών**

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν αρχικά να επιλύσουν τη διαφορά με διαπραγματεύσεις.
2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να καταλήξουν σε επίλυση με διαπραγματεύσεις, δύνανται να συμφωνήσουν να παραπέμπουν τη διαφορά για συμβουλευτική γνώμη σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα.
3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να διευθετήσουν τη διαφορά σύμφωνα με τις ανωτέρω παραγράφους 1 και 2, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με αμοιβαία συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών σε Δικαστήριο τριών διαιτητών. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίσει έναν διαιτητή εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης ειδοποίησης από το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος προς το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, με την οποία ζητείται διαιτησία της διαφοράς από το εν λόγω Δικαστήριο και οι δύο ορισθέντες διαιτητές θα ορίσουν από κοινού τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα είναι Πρόεδρος του Δικαστηρίου, εντός περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών. Εάν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν προβεί στον διορισμό του διαιτητή του εντός της καθορισθείσας περιόδου, ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει διοριστεί εντός της καθορισθείσας περιόδου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να διορίσει διαιτητή ή διαιτητές κατά περίπτωση σε περίπτωση κατά την οποία ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος ενός των Συμβαλλόμενων Μερών, δύναται να ζητηθεί από τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή, αν και αυτός είναι υπήκοος παρομοίως, το αρχαιότερο μέλος του Συμβουλίου, το οποίο δεν έχει παρόμοια υπηκοότητα, να προβεί στους διορισμούς κατά περίπτωση. Εντούτοις, ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτης χώρας και θα ενεργεί ως πρόεδρος του δικαστηρίου, ορίζοντας τον τόπο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία.
4. Το δικαστήριο θα καθορίσει τις διαδικασίες του.
5. Τα έξοδα του δικαστηρίου θα επιμερισθούν εξίσου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.
6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφωθούν προς κάθε απόφαση που θα εκδοθεί, σε εφαρμογή του παρόντος άρθρου.
7. Εάν και εφόσον ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του δεν συμμορφωθεί προς την απόφαση που εκδίδεται βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να αποσύρει ή να ανακαλέσει τυχόν δικαιώματα ή προνόμια που έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 24

Συμμόρφωση προς πολυμερείς συμφωνίες

Εάν τεθεί σε ισχύ πολυμερής συμφωνία που αφορά τις αερομεταφορές και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία θα θεωρείται ότι τροποποιήθηκε αναλόγως.

Άρθρο 25 **Λήξη**

Οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να γνωστοποιήσει εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος την πρόθεσή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία. Ανάλογη γνωστοποίηση θα διαβιβασθεί ταυτόχρονα στον ICAO.

Η παρούσα Συμφωνία θα παύσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η γνωστοποίηση τερματισμού ανακληθεί με συμφωνία πριν την εκπνοή της ανωτέρω περιόδου. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης λήξης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, θα λογίζεται ότι η γνωστοποίηση παρελήφθη δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 26 **Καταχώρηση στον ICAO**

Η παρούσα Συμφωνία και όλες οι τυχόν τροποποιήσεις αυτής θα καταχωρούνται μόλις τεθούν σε ισχύ στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 27 **Αναστολή**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα, για λόγους εθνικής ασφάλειας, εθνικού συμφέροντος, δημόσιας τάξης ή δημόσιας υγείας, να αναστέλλει προσωρινά, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, η οποία αναστολή θα τίθεται σε ισχύ αμέσως μετά την παροχή ειδοποίησης προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δια της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 28 **Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία ανταλλαγής, δια της διπλωματικής οδού, γραπτών γνωστοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών με τις οποίες ενημερώνονται αμοιβαία για την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους, οι οποίες είναι απαραίτητες για τον σκοπό αυτό.

ΣΕ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ υπεγράφη η παρούσα Συμφωνία από τους κατωτέρω υπογράφοντες πληρεξούσιους οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί για τον σκοπό αυτό από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους.

ΕΓΙΝΕ στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα σε δύο γνήσια αντίτυπα στις 5 Δεκεμβρίου 2017 σε ένα πρωτότυπο κείμενο στην αγγλική γλώσσα.

Για την Κυβέρνηση της Μαλαισίας

SARIPUDDIN KASIM
Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου
Μεταφορών της Μαλαισίας

Για την Κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Α. ΚΟΚΚΙΝΟΣ
Προϊστάμενος

**Διεύθυνσης Αεροπορικής Εκμετάλλευσης
της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ενότητα 1
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους δικαιούνται να εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια διεθνών αερομεταφορών μεταξύ σημείων στις εξής διαδρομές:

Α. Διαδρομές που θα εκτελεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) της Μαλαισίας

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Κάθε σημείο στην Μαλαισία	Οποιοδήποτε σημείο	Κάθε σημείο στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιοδήποτε σημείο

Β. Διαδρομές που θα εκτελεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) της Ελληνικής Δημοκρατίας

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Κάθε σημείο στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιοδήποτε σημείο	Κάθε σημείο στην Μαλαισία	Οποιοδήποτε σημείο

Ενότητα 2
Λειτουργική ευελιξία

Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογήν της:

1. Να εκτελεί πτήσεις σε οποιαδήποτε από τις δύο ή και στις δύο κατευθύνσεις,
2. Να συνδυάζει διαφορετικούς αριθμούς πτήσεων κατά την εκμετάλλευση ενός αεροσκάφους,
3. Να εξυπηρετεί σημεία πίσω, ενδιάμεσα και πέραν και σημεία στις επικράτειες των Συμβαλλομένων Μερών στις διαδρομές με κάθε συνδυασμό και σε οποιαδήποτε σειρά,
4. Να παραλείπει στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία,
5. Να μεταφέρει κίνηση από οποιοδήποτε αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε σημείο των διαδρομών, και
6. Να εξυπηρετεί σημεία πίσω από οποιοδήποτε σημείο στην επικράτειά της με ή χωρίς αλλαγή αεροσκάφους ή αριθμού πτήσης και να αναδεικνύει και να διαφημίζει αυτές τις υπηρεσίες στο κοινό ως ολοκληρωμένες υπηρεσίες,

χωρίς περιορισμό κατεύθυνσης ή γεωγραφικό περιορισμό και χωρίς απώλεια δικαιώματος μεταφοράς κίνησης που επιτρέπεται άλλως βάσει της παρούσας Συμφωνίας, υπό τον όρο ότι το δρομολόγιο εξυπηρετεί σημείο στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τις αεροπορικές εταιρείες.

Ενότητα 3
Ναυλωμένη αεροπορική μεταφορά

Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζονται βάσει της παρούσας Συμφωνίας για λειτουργία βάσει του παρόντος Παραρτήματος θα έχουν το δικαίωμα να εκτελούν μη προγραμματισμένες διεθνείς αερομεταφορές στις καθορισμένες διαδρομές και σύμφωνα με τα δικαιώματα που χορηγούνται για προγραμματισμένα δρομολόγια στην παρούσα Συμφωνία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος άλλων Κρατών που αναφέρονται στα Άρθρα 3 και 4 της παρούσας Συμφωνίας

- (α) **Δημοκρατία της Ισλανδίας** (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
- (β) **Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν** (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
- (γ) **Βασίλειο της Νορβηγίας** (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
- (δ) **Ελβετική Συνομοσπονδία** (βάσει της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τις Αεροπορικές Μεταφορές).

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 28 αυτής.

Αθήνα, 11 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ. - Άδ. Γεωργιάδης

Ν. - Γ. Δένδιας

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Π. Θεοδωρικάκος

Κων. Τσιάρας

Κων. Καραμανλής

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Θ. Σκυλακάκης

Μ. Βαρβιτσιώτης

Συνοπτική Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
«Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής
Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας»

Επισπεύδον Υπουργείο: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης

Τμήμα Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών d1b@hcaa.gr, 2109973150

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	☐
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	☐
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	☐
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	☐
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	☐
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	☒

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Κυρώνεται η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας, η οποία υπογράφηκε στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα στις 5 Δεκεμβρίου 2017. Με την προς κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται η προώθηση των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των επικρατειών των μερών, καθώς επίσης και η καθιέρωση και λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας, που υπεγράφη στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα στις 5 Δεκεμβρίου 2017, κρίνεται αναγκαία καθώς εξυπηρετεί τα γενικότερα (τουρισμός, εμπορευματική κίνηση και αεροπορικές υπηρεσίες εν γένει), αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας. Η εν λόγω Συμφωνία κυρώνεται, προκειμένου να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με την Μαλαισία.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά; Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είναι αρμόδια για την άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της πολιτικής αεροπορίας και την εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων, καθώς και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της αναφορικά με την παροχή, οργάνωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη διαχείριση και λειτουργία αεροδρομίων, παρακολουθεί τις διμερείς και διεθνείς συνεργασίες και συμφωνίες και συλλέγει, αξιολογεί και διαχειρίζεται συμβάντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως επίσης τους αερομεταφορείς και το επιβατικό κοινό.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης

4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☒ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;
----	--

5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι διεθνείς συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 2 του άρθρου 36 του Συντάγματος κυρώνονται με τυπικό νόμο κατά την παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Δεν βρίσκει εφαρμογή.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Δεν βρίσκει εφαρμογή.

Συναφείς πρακτικές		
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☒ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:	
	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	
	ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
	iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης		
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση	
	 	
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
	i) βραχυπρόθεσμοι:	Η άμεση αεροπορική σύνδεση των δύο χωρών, καθώς προς το παρόν η σύνδεση υλοποιείται μέσω εμπορικών συνεργασιών, δηλαδή σύναψης συμφωνιών χρήσης κοινού κωδικού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών με εταιρείες τρίτων χωρών που εκτελούν δρομολόγια στην Ελληνική Δημοκρατία και στη Μαλαισία αντιστοίχως.
	ii) μακροπρόθεσμοι:	Η προς κύρωση Συμφωνία: - εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα, - παρέχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Μαλαισίας, - δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Μαλαισίας, - ενισχύει τη συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών σχέσεων.
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷	

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							

⁷ Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (<https://data.oecd.org/Greece.htm>) και της ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>).

Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Μονάδες - Ετήσιες εκπομπές αερίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά κεφαλή							
Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από βιολογικούς καθαρισμούς							
Ποσοστό των ακτών που κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση σε σχέση με το σύνολο των δυνάμενων να χρησιμοποιηθούν ακτών							
Αριθμός ελέγχων καταλληλότητας δικτύου ύδρευσης κατ' έτος							
Ποσοστό οικιακών & βιομηχανικών απορριμμάτων που διατέθηκαν σε άλλες χρήσεις (π.χ. ανακύκλωση, παραγωγή ενέργειας, λιπασματοποίηση)							
Ποσοστό διατιθέμενων απορριμμάτων σε ΧΥΤΑ							
Ποσοστό δασικών εκτάσεων που καταστράφηκαν από πυρκαγιά / σύνολο δασικών εκτάσεων							
Ποσοστό αναδασωθείσων (με φυσικό ή τεχνητό τρόπο) εκτάσεων / σύνολο κατεστραμμένων δασών από πυρκαγιές							
Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών σε σχέση με την συνολική έκταση της χώρας							
Ποσοστό του προϋπολογισμού που διατίθεται για θέματα προστασίας περιβάλλοντος							
Κατανάλωση ενέργειας κατά κεφαλή							
Κατανάλωση ενέργειας ανά μορφή ενέργειας							
Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κατά κεφαλή							
Ποσοστά μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά τριετία							

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης		
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
	Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου	Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Μαλαισίας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, η οποία υπογράφηκε στο Κολόμπο, στις 5 Δεκεμβρίου 2017.
	Άρθρο 1	Τίθενται οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο κείμενο της υπό κύρωση Συμφωνίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της.
	Άρθρο 2	Προβλέπονται τα δικαιώματα κίνησης, που αφορούν στην εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων και χορηγούνται με την υπό κύρωση Συμφωνία στις αεροπορικές εταιρείες, που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα, παρέχεται δικαίωμα

	υπέρπτωσης του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, δικαίωμα προσγείωσης και στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, για μη εμπορικούς σκοπούς και δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρομών για αποβίβαση και επιβίβαση διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Επίσης, αναφέρεται ότι, εκτός των ανωτέρω εταιρειών, όλες οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, απολαμβάνουν το δικαίωμα υπέρπτωσης και στάθμευσης για μη εμπορικούς σκοπούς. Ρητά αναφέρεται ότι δεν παρέχεται δικαίωμα ενδομεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου στις ανωτέρω εταιρείες στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 3	Παρέχεται σε κάθε μέρος η δυνατότητα διορισμού μίας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών, για εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές. Επιπλέον, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την εξουσιοδότηση και τη χορήγηση αδειών σε εταιρείες των μερών. Η άδεια έναρξης δρομολογίων της αεροπορικής εταιρείας, που έχει οριστεί από κάθε μέρος, χορηγείται, εφόσον τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις διατάξεις της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 4	Προβλέπεται η δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας ή των τεχνικών αδειών αεροπορικών εταιρειών που έχουν οριστεί από το άλλο μέρος, σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις διορισμού τους, ή δεν τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία ή δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Συμφωνίας ή δεν συμμορφώνονται με τις εθνικές νομοθεσίες των συμβαλλομένων μερών. Αν δεν είναι ουσιώδους σημασίας για την πρόληψη της περαιτέρω παραβίασης των νόμων ή της υπό κύρωση Συμφωνίας η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή

	των όρων του παρόντος, παρέχεται δυνατότητα άσκησης των εν λόγω δικαιωμάτων μόνο μετά από διαβούλευση.
Άρθρο 5	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων και κανονισμών από τις αεροπορικές εταιρείες, που έχουν οριστεί, κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Προβλέπεται, επίσης, ρύθμιση περί εφαρμογής απλοποιημένων διαδικασιών ελέγχου στους επιβάτες, στις αποσκευές και σε φορτία, εφόσον διέρχονται από την επικράτεια ενός συμβαλλόμενου μέρους και παραμένουν εντός του αερολιμένα, εκτός αν πρόκειται για μέτρα ασφαλείας κατά της βίας, της αεροπειρατείας και του ελέγχου των ναρκωτικών.
Άρθρο 6	Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών πλοϊμότητας και ικανότητας και των αδειών, που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων μερών και της ΕΕ. Σε περίπτωση που είναι επιτρεπτή η απόκλιση από τα κριτήρια της Σύμβασης ως προς τους όρους και τα προνόμια για την αναγνώριση των πιστοποιητικών και των αδειών και εφόσον αυτή έχει κατατεθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, ενώ, εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας.
Άρθρο 7	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών. Ειδικότερα, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας ως προς τα πληρώματα, τα αεροσκάφη και τη λειτουργία τους και προβλέπονται οι σχετικές διαδικασίες. Αν από τις διαβουλεύσεις προκύψει η μη τήρηση των ελάχιστων προτύπων ασφαλείας, ζητείται από το άλλο μέρος η συμμόρφωση και λήψη των κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών, ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας. Η ίδια δυνατότητα προβλέπεται, ως προς την επιθεώρηση πίστας, όταν προκύψουν ανησυχίες ότι δεν

	τηρούνται τα ελάχιστα πρότυπα ή αν δεν εγκριθεί η πρόσβαση για επιθεώρηση ή έλεγχο ή διαβούλευση. Επιπλέον, συμφωνείται η δυνατότητα εξέτασης του αεροσκάφους από εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου μέρους για τον έλεγχο των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματος. Ρητή αναφορά γίνεται στο δικαίωμα της Μαλαισίας ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση διορισμού από ελληνικής πλευράς ευρωπαϊκής αεροπορικής εταιρείας, της οποίας ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλη χώρα της Ε.Ε..
Άρθρο 8	Θεσπίζεται υποχρέωση προστασίας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου και τήρησης των διατάξεων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που έχουν θεσπιστεί τόσο από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και έχουν ενσωματωθεί ως παραρτήματα στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, καθώς και από τα συμβαλλόμενα μέρη και την Ε.Ε.. Επιπλέον, συμφωνείται η, κατόπιν σχετικού αιτήματος, παροχή βοήθειας για την πρόληψη και αποτροπή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, καθώς και κάθε άλλης απειλής, καθώς και η συνεργασία των μερών και η λήψη μέτρων σε περίπτωση απειλής της ασφάλειας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους. Επίσης, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, όταν υπάρχει υποψία περί απόκλισης από τα προβλεπόμενα στο άρθρο αυτό πρότυπα ασφάλειας, ενώ σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας υπάρχει δυνατότητα περιορισμού ή ανάκλησης άδειας λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας.
Άρθρο 9	Προβλέπεται η επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών στις αεροπορικές εταιρείες των δύο συμβαλλομένων μερών, χωρίς διακρίσεις και προνομιακή μεταχείριση, για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων κατά την εκμετάλλευση των συμφωνημένων διαδρομών. Παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων χρέωσης και των αεροπορικών εταιρειών και η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το

	εύλογο ύψος των τελών.
Άρθρο 10	Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την αμοιβαία απαλλαγή, βάσει του εφαρμοστέου δικαίου τους, από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης, λοιπούς φόρους και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων και άλλων αντικειμένων που χρησιμοποιούνται από τις αεροπορικές εταιρείες τους κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης. Εντούτοις, η ελληνική πλευρά έχει δικαίωμα να επιβάλει φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις επί των καυσίμων που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος εταιρείας της Μαλαισίας, εάν εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων στην επικράτειά της ή μεταξύ σημείου στην επικράτειά της και άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε..
Άρθρο 11	Προβλέπεται η απαλλαγή από φόρους επί των κερδών ή των εσόδων που επιβάλλονται από τη φορολογική νομοθεσία των συμβαλλομένων μερών στις αεροπορικές εταιρείες. Επίσης, στη βάση της αμοιβαιότητας, προβλέπεται απαλλαγή από τον φόρο προστιθέμενης αξίας ή παρόμοιους έμμεσους φόρους επί αγαθών και υπηρεσιών. Σε περίπτωση μη ταύτισης των προβλέψεων της συμφωνίας με την εθνική φορολογική νομοθεσία, προβλέπεται ότι η τελευταία θα υπερισχύει.
Άρθρο 12	Προβλέπεται υποχρέωση των μερών για δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών και μέριμνα για την εξάλειψη διακρίσεων και πρακτικών αντίθετων στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό. Προβλέπεται η υποχρέωση επίτευξης επαρκούς χωρητικότητας από τις αεροπορικές εταιρείες για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείων, κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών. Σε περίπτωση διαφωνίας επί θεμάτων χωρητικότητας, προβλέπεται διενέργεια διαβουλεύσεων. Η εκμετάλλευση σε σημεία των διαδρομών εκτός των δύο συμβαλλομένων μερών συμφωνείται από τις αεροναυτικές αρχές των συμβαλλομένων μερών. Τέλος, θεσπίζεται υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών κάθε μέρους να υποβάλλουν στην αεροναυτική αρχή του άλλου μέρους προς έγκριση τα προγράμματα πτήσεών τους, καθώς και πιθανές

	μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους, τριάντα (30) ημέρες πριν από την έναρξη των δρομολογίων.
Άρθρο 13	Προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει της κανόνων αγοράς. Οι αεροναυτικές αρχές των συμβαλλομένων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να αποτρέπονται τιμές που εισάγουν διακρίσεις, να προστατεύονται οι καταναλωτές από υπερβολικές ή περιοριστικές τιμές, λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και να προστατεύονται οι αεροπορικές εταιρείες από τεχνητά χαμηλές τιμές, λόγω επιχορήγησης ή υποστήριξης.
Άρθρο 14	Καθορίζονται οι αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές που έχουν σοβαρή αρνητική επίδραση στους αερομεταφορείς, όπως οι χαμηλές χρεώσεις κομίστρων και ναύλων, η υπερβάλλουσα χωρητικότητα ή συχνότητα δρομολογίων, πρακτικές που έχουν σοβαρή αρνητική οικονομική επίδραση ή ζημία σε άλλη αεροπορική εταιρεία, που έχουν πρόθεση να προκαλέσουν ζημία ή αποκλεισμό άλλης αεροπορικής εταιρείας από την αγορά. Σε περίπτωση ύπαρξης αθέμιτης ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων και αν δεν λυθεί το πρόβλημα παρέχεται η δυνατότητα προσφυγής στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 23.
Άρθρο 15	Περιέχονται ρυθμίσεις σχετικά με το δικαίωμα αντιπροσώπευσης αεροπορικής εταιρείας ενός μέρους στην επικράτεια του άλλου, την εγκατάσταση και διατήρηση προσωπικού και τον διορισμό γενικού πράκτορα ή πράκτορα πωλήσεων. Επιπλέον, προσδιορίζεται ο τρόπος πώλησης υπηρεσιών αερομεταφορών από την εταιρεία και μεταφοράς του πλεονάσματος των εσόδων των διορισμένων εταιρειών του ενός συμβαλλόμενου μέρους στη χώρα τους, σύμφωνα με τους ισχύοντες συναλλαγματικούς κανονισμούς στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 16	Περιλαμβάνεται πρόβλεψη για δυνατότητα συνδυασμού και αλλαγής τύπου ή αριθμού αεροσκαφών από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών κατά τη

	διενέργεια διεθνών δρομολογίων.
Άρθρο 17	Παρέχεται σε κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία το δικαίωμα να διενεργεί δική της εξυπηρέτηση εδάφους («αυτοεξυπηρέτηση») ή να επιλέγει μεταξύ παρόχων, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του κάθε συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 18	Δίδεται η δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών να εκμεταλλεύονται την αγορά μέσω συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας όπως κοινοπραξιών, συμφωνιών δεσμευμένων θέσεων ή συμφωνιών πτήσεων κοινού κωδικού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών των συμβαλλομένων μερών, καθώς και με εταιρείες τρίτων χωρών και καθορίζονται οι όροι για τη σύναψη των συμβάσεων αυτών.
Άρθρο 19	Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις σχετικά με τη δυνατότητα μίσθωσης αεροσκάφους, με ή χωρίς πλήρωμα, από αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών και από τρίτες χώρες, και καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη σύναψή τους.
Άρθρο 20	Παρέχεται η δυνατότητα για συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και φορτίου από τις εταιρείες των συμβαλλομένων μερών, αλλά και μέσω συνεργασιών με άλλους παρόχους επίγειας μεταφοράς.
Άρθρο 21	Προβλέπεται η παροχή, από τις αεροναυτικές αρχές και τις αεροπορικές εταιρείες των μερών, πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.
Άρθρο 22	Προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των μερών εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος. Επιπλέον, καθορίζονται η διαδικασία τροποποίησης της υπό κύρωση Συμφωνίας, η οποία τίθεται σε ισχύ διά της διπλωματικής οδού, μετά την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών των μερών και του πίνακα διαδρομών, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των αεροναυτικών αρχών των συμβαλλομένων μερών, η οποία τίθεται σε ισχύ με ανταλλαγή ρηματικών διακοινώσεων.
Άρθρο 23	Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό κύρωση Συμφωνίας. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που ανακύψει διαφορά μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την

	εφαρμογή της Συμφωνίας και δεν επιλυθεί με διαβουλεύσεις ή με παραπομπή σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα για παροχή συμβουλευτικής γνώμης, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με αμοιβαία συμφωνία σε δικαστήριο τριών διαιτητών. Με το άρθρο 23 ρυθμίζεται η διαδικασία της διαιτησίας.
Άρθρο 24	Παρουσιάζεται η σχέση της Συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες, οι οποίες ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
Άρθρο 25	Προβλέπεται ο τρόπος λήξης της ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη, η οποία κοινοποιείται ταυτόχρονα και στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
Άρθρο 26	Προβλέπεται η καταχώρηση της υπό κύρωση Συμφωνίας και των τυχόν τροποποιήσεων αυτής στα αρχεία που τηρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στα οποία καταχωρούνται όλες οι εν ισχύ αεροπορικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ των κρατών-μελών του.
Άρθρο 27	Παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος να αναστέλλει προσωρινά, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, την εφαρμογή της υπό κύρωση Συμφωνίας, για λόγους εθνικής ασφάλειας, εθνικού συμφέροντος, δημόσιας τάξης ή δημόσιας υγείας.
Άρθρο 28	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της.
Παράρτημα I	Περιλαμβάνεται ο πίνακας διαδρομών, στον οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, καθώς και τα ενδιάμεσα και σημεία πέραν. Επίσης, περιλαμβάνονται οι επιχειρησιακές δυνατότητες που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες κατά την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων, καθώς και η δυνατότητα εκτέλεσης ναυλωμένων μη προγραμματισμένων πτήσεων.
Παράρτημα II	Περιλαμβάνονται οι χώρες (Ε.Ο.Χ. και Ελβετία), που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4 της Συμφωνίας, οι υπήκοοι των οποίων έχουν δυνατότητα πλειοψηφικής συμμετοχής στις διοριζόμενες αεροπορικές εταιρείες της ελληνικής πλευράς.
Άρθρο δεύτερο του σχεδίου νόμου	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου και της Συμφωνίας που κυρώνεται.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων		X			
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου			X		
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα					
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών		X	X		
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών					
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών					
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η εν λόγω ρύθμιση δύναται να συμβάλει στην αύξηση των αεροπορικών συνδέσεων και στην προσφορά νέων ευκαιριών για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των αερομεταφορών.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης :
-----	----------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν προκαλείται επιβάρυνση για την έναρξη εφαρμογής της ρύθμισης. Ωστόσο προκαλείται απώλεια δημοσίων εσόδων από την απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και συναφείς φόρους.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης :
-----	------------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					

		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν υφίστανται κίνδυνοι από την αξιολογούμενη ρύθμιση.

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη). Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση νομιμότητας

22.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Παρ. 1 άρθρου 5 και άρθρο 106 (προστασία ελεύθερου ανταγωνισμού) Παρ. 1 άρθρου 28 (κανόνες του διεθνούς δικαίου) Παρ. 2 άρθρου 36 (διεθνείς συνθήκες)	
23.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης: - άρθρο 100 (ρύθμιση θεμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές) - άρθρα 101-106 (προστασία ελεύθερου ανταγωνισμού) - άρθρο 217 (συμφωνίες σύνδεσης – Ε.Ο.Χ). Ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος (ΕΟΧ) δημιουργήθηκε το 1994 για να επεκτείνει την ισχύ των διατάξεων της ΕΕ για την εσωτερική αγορά της στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ). Στον ΕΟΧ συμμετέχουν η Νορβηγία, η Ισλανδία και το Λιχτενστάιν.
☐	Κανονισμός	
☐	Οδηγία	
☐	Απόφαση	
24.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	

☒	Διεθνείς συμβάσεις	- Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, Σικάγο 7.12.1944 [ν. 211/1947, (Α' 35)] - Διεθνής Σύμβαση περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελούμενων επί αεροσκαφών, Τόκυο 14.9.1963 [ν.δ. 734/1971, (Α' 33)] - Σύμβασις δια την Καταστολήν της Παρανόμου Υφαρπαγής Αεροσκαφών, Χάγη 16.12.1970 [ν.δ. 1352/1973, (Α' 74)] - Σύμβασις δια την Καταστολήν Παρανόμων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, Μόντρεαλ 23.9.1971 [ν.δ. 174/1973, (Α' 248)] - Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, Μόντρεαλ 24.2.1988 [ν. 1913/1990, (Α' 177)].
25.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
26.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Αθήνα, 11 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ****ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ****ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**CHRISTOS STAIKOURAS
CHRISTOS STAIKOURAS
13.02.2022 15:37NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS
NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS
13.02.2022 19:35SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS
SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS
13.02.2022 23:55**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ****ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ****ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ****ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ****ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ****ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
13.02.2022 19:35KONSTANTINOS KARAMANLIS
KONSTANTINOS KARAMANLIS
13.02.2022 15:38KONSTANTINOS TSIARAS
KONSTANTINOS TSIARAS
13.02.2022 15:58**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ****ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ****ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ****ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ****ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ****ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**THEODOROS SKYLAKAKIS
THEODOROS SKYLAKAKIS
13.02.2022 22:04MILTADIS VARVITSIOTIS
MILTADIS VARVITSIOTIS
13.02.2022 15:35**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ****ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**



Αριθμ. 353 / 15 / 2021

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας».

A. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, κυρώνεται και αποκτά την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος η ανωτέρω Συμφωνία, η οποία υπεγράφη στο Κολόμπο την 5^η Δεκεμβρίου 2017. Η εν λόγω Συμφωνία αποσκοπεί στην ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών με την καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ των επικρατειών τους από τις διορισμένες, αντίστοιχα, αεροπορικές εταιρείες αυτών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, στο πλαίσιο υλοποίησης της κυρούμενης Συμφωνίας, προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: **α)** συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις για: **i)** την εξέταση διαφόρων θεμάτων κατ' εφαρμογή των άρθρων **7 παρ.1, 8 παρ.6, 9 παρ.2, 14 παρ.2 και 22** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 23 παρ.1**) και την ως εκ τούτου κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Μαλαισίας στη χώρα μας, κατά περίπτωση,

β) κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλομένων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 23 παρ.3-5**)

Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμμετεχόντων, αριθμός διαβουλεύσεων και διάρκεια αυτών, αμοιβή διαιτητών κ.λπ.).

2. Απώλεια εσόδων, από τις θεσπιζόμενες απαλλαγές της διορισμένης από την Κυβέρνηση της Μαλαισίας αεροπορικής εταιρείας, από:

α. τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλες εθνικές επιβαρύνσεις και τέλη που προβλέπονται για: **i)** τα αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά υλικά, ανταλλακτικά και λοιπά εφόδια που προορίζονται για τη χρήση και λειτουργία, αποκλειστικά, των αεροσκαφών της Μαλαισίας, κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, **ii)** τον εξοπλισμό εδάφους που εισάγεται στη χώρα μας για τη λειτουργία της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας της Μαλαισίας, το απόθεμα εισιτηρίων, τις φορτωτικές και το πάσης φύσεως έντυπο υλικό, το διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς χρέωση κ.λπ., **(άρθρο 10 παρ.1)**

β. φόρους επί των κερδών ή των εσόδων και επί του κεφαλαίου και του ενεργητικού της αεροπορικής εταιρείας της Μαλαισίας από τη λειτουργία των σκαφών αυτής σε διεθνή δρομολόγια, καθώς και των ποσών από την εκποίηση αεροσκάφους και της κινητής περιουσίας αυτού, **(άρθρο 11 παρ.1-3)**

γ. τον φόρο προστιθέμενης αξίας ή παρόμοιους έμμεσους φόρους επί αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Μαλαισίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της διενέργειας διεθνών δρομολογίων. **(άρθρο 11 παρ.4)**

Αντίστοιχων απαλλαγών απολαμβάνει στη Μαλαισία και η διορισμένη από την Ελλάδα αεροπορική εταιρεία.

3. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων σε περίπτωση επιβολής φόρων, εισφορών, τελών, επιβαρύνσεων ή χρεώσεων επί των καυσίμων που διατίθενται στην Ελληνική επικράτεια για χρήση από αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας της Μαλαισίας, που εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων της Ελληνικής επικράτειας ή μεταξύ σημείου της Ελληνικής επικράτειας και της επικράτειας άλλου Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. **(άρθρο 10 παρ.4)**

Αθήνα, 2 Δεκεμβρίου 2021

Η Γενική Διευθύντρια

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Μαλαισίας».

Από τις προτεινόμενες διατάξεις, στο πλαίσιο υλοποίησης της κυρούμενης Συμφωνίας, προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν: **α)** συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις για: **i)** την εξέταση διαφόρων θεμάτων κατ' εφαρμογή των άρθρων **7 παρ.1, 8 παρ.6, 9 παρ.2, 14 παρ.2 και 22** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 23 παρ.1**) και την ως εκ τούτου κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Μαλαισίας στη χώρα μας, κατά περίπτωση, **β)** κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλομένων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 23 παρ.3-5**)

Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμμετεχόντων, αριθμός διαβουλεύσεων και διάρκεια αυτών, αμοιβή διαιτητών κ.λπ.) και θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Υ.Π.Α.)

2. Απώλεια εσόδων, από τις θεσπιζόμενες απαλλαγές της διορισμένης από την Κυβέρνηση της Μαλαισίας αεροπορικής εταιρείας, από:
 - α.** τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλες εθνικές επιβαρύνσεις και τέλη που προβλέπονται για: **i)** τα αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά υλικά, ανταλλακτικά και λοιπά εφόδια που προορίζονται για τη χρήση και λειτουργία, αποκλειστικά, των αεροσκαφών της Μαλαισίας, κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, **ii)** τον εξοπλισμό εδάφους που εισάγεται στη χώρα μας για τη λειτουργία της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας της Μαλαισίας, το απόθεμα εισιτηρίων, τις φορτωτικές και το πάσης φύσεως έντυπο υλικό, το διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς χρέωση κ.λπ., (**άρθρο 10 παρ.1**)

β. φόρους επί των κερδών ή των εσόδων και επί του κεφαλαίου και του ενεργητικού της αεροπορικής εταιρείας της Μαλαισίας από τη λειτουργία των σκαφών αυτής σε διεθνή δρομολόγια, καθώς και των ποσών από την εκποίηση αεροσκάφους και της κινητής περιουσίας αυτού, **(άρθρο 11 παρ.1-3)**

γ. τον φόρο προστιθέμενης αξίας ή παρόμοιους έμμεσους φόρους επί αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Μαλαισίας και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της διενέργειας διεθνών δρομολογίων. **(άρθρο 11 παρ.4)**

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

Αθήνα, 11 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ