

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κένυας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κένυας	
Άρθρο 1	Ορισμοί
Άρθρο 2	Χορήγηση δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Διορισμός και εξουσιοδότηση αεροπορικών εταιρειών
Άρθρο 4	Ανάκληση και αναστολή αδείας λειτουργίας
Άρθρο 5	Εφαρμογή νόμων και κανονισμών
Άρθρο 6	Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών
Άρθρο 7	Διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας
Άρθρο 8	Αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 9	Εμπορικές δραστηριότητες
Άρθρο 10	Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία
Άρθρο 11	Θεμιτός ανταγωνισμός
Άρθρο 12	Τέλη χρήσης
Άρθρο 13	Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων
Άρθρο 14	Αεροπορικά τιμολόγια
Άρθρο 15	Παροχή στατιστικών στοιχείων
Άρθρο 16	Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις
Άρθρο 17	Επίλυση διαφορών
Άρθρο 18	Λήξη
Άρθρο 19	Συμμόρφωση με πολυμερείς συμβάσεις
Άρθρο 20	Καταχώρηση
Άρθρο 21	Θέση σε ισχύ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	Πίνακας Διαδρομών
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 Δημοκρατίας της Κένυας, που υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι, στις 14 Δεκεμβρίου 2018, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην αγγλική και η μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KENYA

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Republic of Kenya

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 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 the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- a.** The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Government of the Republic of Kenya the Cabinet Secretary in charge of Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.
- b.** The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December 1944, and includes:
 - (i)** any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

- (ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.
- c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.
- d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.
- e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.
- g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.
- h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.
- k. The term "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 conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:
 - a) To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - b) To make stops in the said territory for non traffic purposes and
 - c) To make stops in the said territory 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.
2. Nothing in the provisions of paragraph (1) 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.

Article 3

Designation and Authorizations

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 authorizations and permissions with the 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 European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Kenya its substantial ownership and effective control are vested in the Republic of Kenya, its nationals, or both;
 - 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

Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:
- a) in the case of an airline designated by 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 European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Kenya its substantial ownership and effective control are not vested in the Republic of Kenya, its nationals, or both;

- 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 16 of this Agreement.
 3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety Provisions), Article 8 (Aviation Security) and Article 11 (Fair Competition).

Article 5

Applicability of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such

purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences 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 licences 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 licences 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 licences 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 16 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 will 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 thirty (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 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 fifteen (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 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 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 Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the 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 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 European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union 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 the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, 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 Treaty establishing the European Union 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.

Article 9

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.

Article 10

Exemption from customs duties and taxation

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable legislation 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):

- 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 one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided 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 the 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 **Fair Competition**

- 1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Airline to compete in providing the international Air Services governed by this Agreement.
- 2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow designated airlines of the other Contracting Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Contracting Party shall impose on the designated airline of the other Contracting Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical, or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Contracting Party shall impose on the designated airlines of the other Contracting Party a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirements with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 12 **User Charges**

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 13 **Capacity Regulations and Approval of Timetables**

1. 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.
2. 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.

3. 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.
4. 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 16 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.
5. 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 14 **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 airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, 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.
3. For the purposes set out in paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.
4. If one Contracting Party believes that the tariff charged by designated airlines of the other Contracting Party is inconsistent with the considerations set forth in

paragraph (2) of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 15

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 16

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 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, 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 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 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

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

Article 19
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 20
Registration

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

Article 21
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 thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at *Nairobi* in two authentic copies, this *fourteenth* day of
...*December*..., *2018*... in the English language.

**For the Government of
the Hellenic Republic**



**Mr. Konstantinos Moatsos
Ambassador
of the Hellenic Republic
in Nairobi**

**For the Government of
the Republic of Kenya**



**Mr. James Macharia, EGH
Cabinet Secretary
Ministry of Transport
Infrastructure, Housing, Urban
Development and Public Works**

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Kenya:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Kenya	Any Points	Any Points in Greece	Any Points

SCHEDULE II

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Any Points in Kenya	Any Points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond the Contracting Parties may be omitted on any section.
2. Intermediate points and points beyond shall be served by the airlines of Contracting Parties without exercise of traffic rights between points in the territory of third countries and points in the territory of the other Contracting Party.
3. The right of the designated airline of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

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

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και

Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κένυας

Ως Συμβαλλόμενα Μέρη στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπογράφηκε στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μια Συμφωνία για την ίδρυση και την εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,
Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο απαιτεί διαφορετικά:

- α) Ο όρος «αεροναυτικές αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό δεόντως εξουσιοδοτημένο να εκτελεί οποιαδήποτε λειτουργία που σχετίζεται με την παρούσα Συμφωνία και ασκείται από την εν λόγω αρχή, και στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Κένυας, το μέλος του Υπουργικού Συμβουλίου αρμόδιο για την πολιτική αεροπορία και οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό δεόντως εξουσιοδοτημένο να εκτελεί οποιαδήποτε λειτουργία που σχετίζεται με την παρούσα Συμφωνία και ασκείται από την εν λόγω αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες.
- β) Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:
 - (i) οποιαδήποτε τροποποίηση που έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 94 (α) και έχει επικυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, και
 - (ii) οποιοδήποτε Παράρτημα και τυχόν τροποποιήσεις του που έχουν εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 90 της εν λόγω Σύμβασης, εφόσον αυτή η τροποποίηση ή το Παράρτημα ισχύουν κατά τη δεδομένη στιγμή για τα εν λόγω Συμβαλλόμενα Μέρη.

- γ) Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή συναφή έγγραφα που τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.
- δ) Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρία» σημαίνει μια αεροπορική εταιρία, η οποία έχει διορισθεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.
- ε) Ο όρος «συμφωνημένες υπηρεσίες» σημαίνει τακτικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες στα δρομολόγια που ορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.
- στ) Ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του αεροσκάφους που διατίθεται σε μια διαδρομή ή τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με «μια συμφωνημένη υπηρεσία» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για την εν λόγω υπηρεσία, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που εκτελείται από τα αεροσκάφη αυτά κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου και μιας διαδρομής ή τμήματος διαδρομής.
- ζ) Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια που του αποδίδεται δυνάμει του άρθρου 2 της Σύμβασης.
- η) Οι όροι «αεροπορική υπηρεσία», «διεθνής αεροπορική υπηρεσία», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς» έχουν την έννοια που τους αποδίδεται αντιστοίχως στο άρθρο 96 της Σύμβασης.
- θ) Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει τα ποσά που χρεώνονται για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν τα ποσά αυτά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων για παροχή υπηρεσιών πρακτορείας και άλλων βοηθητικών υπηρεσιών εκτελούμενων από τον αερομεταφορέα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές, εξαιρουμένων των αμοιβών και των όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

ι) Ο όρος «τέλος χρήσης» σημαίνει τη χρέωση που επιβάλλεται σε αεροπορικές εταιρείες, για την παροχή εγκαταστάσεων αεροδρομίου, αεροναυτιλίας ή υπηρεσίες και εγκαταστάσεις αεροπορικής ασφάλειας.

κ) Ο όρος «Συνθήκες της ΕΕ» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εξυπακούεται ότι οι τίτλοι που δίδονται στα άρθρα της παρούσας Συμφωνίας ουδόλως περιορίζουν ή επεκτείνουν την έννοια οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2

Χορήγηση δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη λειτουργία τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ως ακολούθως:
 - (α) Το δικαίωμα να πραγματοποιεί πτήσεις πάνω από την επικράτειά του, χωρίς προσγείωση, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
 - (β) Το δικαίωμα να πραγματοποιεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς και
 - (γ) Το δικαίωμα προσγείωσης στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στα σημεία που ορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία με σκοπό την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.
2. Καμία διάταξη της παραγράφου 1 δεν θεωρείται ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο έναντι αμοιβής με προορισμό ένα άλλο σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3

Διορισμός και εξουσιοδότηση αεροπορικών εταιρειών

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να διορίζει και να πληροφορεί εγγράφως δια της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τη λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών στα καθορισμένα δρομολόγια και να ανακαλεί ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.
2. Μετά τη λήψη του διορισμού αυτού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί την κατάλληλη εξουσιοδότηση και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, εφόσον:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ και έχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης· και
 - ii) το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, ασκεί και διατηρεί τον αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας και η σχετική αεροναυτική αρχή καθορίζεται με σαφήνεια·
 - β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Κένυας η αεροπορική εταιρεία ανήκει ουσιαστικά και ελέγχεται αποτελεσματικά από τη Δημοκρατία της Κένυας τους πολίτες της ή και τους δύο·
 - γ) η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται κανονικά – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών γραμμών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.
3. Όταν μία αεροπορική εταιρεία έχει διοριστεί και εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2, μπορεί να εκτελεί τις συμφωνηθείσες υπηρεσίες για τις οποίες έχει διοριστεί, υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Ανάκληση και αναστολή άδειας λειτουργίας

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τεχνικές άδειες αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε περίπτωση κατά την οποία:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ ή δεν διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή
 - ii) ο αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν διατηρείται από το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η σχετική αεροναυτική αρχή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια κατά τον διορισμό·
 - β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Κένυας η αεροπορική εταιρεία δεν ανήκει ουσιαστικά και ελέγχεται αποτελεσματικά από τη Δημοκρατία της Κένυας ή και τους πολίτες της ή και τους δύο·
 - γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι κατάλληλη να πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται κανονικά και εύλογα σε συμμόρφωση με τη Σύμβαση για τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό· ή
 - δ) η αεροπορική εταιρεία δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις ή/και κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί τα δικαιώματα αυτά· ή
 - ε) με κάποιον άλλο τρόπο η αεροπορική εταιρεία δεν λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία.
2. Εκτός εάν η άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι ουσιώδους σημασίας για την πρόληψη της περαιτέρω παραβίασης των νόμων ή των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, το δικαίωμα αυτό ασκείται μόνο μετά από διαβούλευση, σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας συμφωνίας με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να αναστέλλει, να ανακαλεί, να περιορίζει ή να επιβάλλει όρους στην εξουσιοδότηση λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τις διατάξεις του

άρθρου 7 (Ασφάλεια πτήσεων), του άρθρου 8 (Αεροπορική ασφάλεια) και του άρθρου 11 (Θεμιτός ανταγωνισμός).

Άρθρο 5

Εφαρμογή νόμων και κανονισμών

1. Η νομοθεσία, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτειά του, αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στη διεθνή αεροπλοΐα, ή τη λειτουργία και την αεροπλοΐα του αεροσκάφους αυτού, πρέπει να τηρούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδό του, παραμονή του στην εν λόγω επικράτεια και την αναχώρησή του από αυτήν.
2. Οι ισχύοντες νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, τον έλεγχο, την παραμονή ή τη διέλευση, τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την απομόνωση (καραντίνα) πρέπει να τηρούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και/ή εκ μέρους του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου κατά την είσοδο, διέλευση, παραμονή ή έξοδο από την επικράτεια των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Επιβάτες, αποσκευές και φορτίο υπό άμεση διαμετακόμιση μέσω της επικράτειας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν εξέρχονται από την περιοχή του αερολιμένα που προορίζεται για τον σκοπό αυτό υπόκεινται σε απλουστευμένο έλεγχο. Οι αποσκευές και τα φορτία υπό άμεση διαμετακόμιση απαλλάσσονται από δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6

Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών

1. Τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και οι άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων στη περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας και των νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τα οποία δεν έχουν λήξει, αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, με σκοπό τη λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών, με την προϋπόθεση πάντοτε ότι οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες είναι ίσες ή υψηλότερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί βάσει της Σύμβασης. Ωστόσο, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων πάνω από την επικράτειά του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν χορηγηθεί στους δικούς του πολίτες ή έχουν καταστεί έγκυρα γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω, που έχουν εκδοθεί από τις αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή σε αεροσκάφος που πραγματοποιεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες στις καθορισμένες διαδρομές, επιτρέπουν απόκλιση από τα πρότυπα που έχουν καθιερωθεί στη Σύμβαση, και η οποία απόκλιση έχει υποβληθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δύνανται να ζητήσουν τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας με τις αεροναυτικές αρχές αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή από αυτούς. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει ανά πάσα στιγμή διαβούλευση σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται σε μια αεροπορική εταιρεία διορισμένη από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιοδήποτε τομέα που αφορά το πλήρωμα του αεροσκάφους, τα

αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα πραγματοποιούνται εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης.

2. Εάν ύστερα από τις διαβουλεύσεις αυτές, το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, που είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί εκείνο το χρονικό διάστημα σύμφωνα με τη Σύμβαση, δεν διατηρούνται και δεν τυγχάνουν αποτελεσματικής διαχείρισης σε σχέση με αεροπορικές εταιρείες διορισμένες από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος κοινοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα ευρήματα αυτά και τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η αποτυχία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να λάβει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή μεγαλύτερης χρονικής περιόδου κατόπιν συμφωνίας, αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με τις υπηρεσίες προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, όσο βρίσκεται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να υποβληθεί σε έλεγχο από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εντός ή επί του αεροσκάφους ως προς την εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους όσο και εκείνων του πληρώματός του και την εμφανή κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (αναφερόμενη εδώ ως «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν οδηγεί σε υπερβολική καθυστέρηση.
4. Εάν οποιαδήποτε τέτοια επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκαλεί:
 - α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί κατά τον χρόνο αυτό σύμφωνα με τη Σύμβαση, ή
 - β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφάλειας που θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο αυτό σύμφωνα με τη Σύμβαση,
 το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση, προς τους σκοπούς του άρθρου 33 της Σύμβασης, είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί τα πιστοποιητικά ή οι άδειες για το εν λόγω αεροσκάφος ή το πλήρωμα του εν λόγω

αεροσκάφους ή οι απαιτήσεις βάσει των οποίων λειτουργεί το αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή μεγαλύτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση που εμποδισθεί από τον εκπρόσωπο της εταιρείας ή των εταιρειών, η πρόσβαση για τους σκοπούς της υλοποίησης της επιθεώρησης πίστας σε ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και να αντλήσει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιήσει αμέσως την εξουσιοδότηση λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος καταλήξει, ως συμπέρασμα επιθεώρησης πίστας ή σειράς επιθεωρήσεων πίστας, άρνησης πρόσβασης για επιθεωρήσεις πίστας, διαβούλευσης ή με διαφορετικό τρόπο, ότι για την ασφάλεια λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας, είναι αναγκαίο να γίνουν άμεσες ενέργειες.
7. Κάθε ενέργεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6 ανωτέρω θα διακοπεί μόλις παύσει να υφίσταται η βάση για τη λήψη της δράσης αυτής.
8. Όταν η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μια αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δυνάμει του παρόντος Άρθρου ισχύουν εξίσου όσον αφορά την υιοθέτηση, την άσκηση ή τη διατήρηση των προτύπων ασφαλείας από το εν λόγω Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά την εξουσιοδότηση λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8

Αεροπορική ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του βάσει του διεθνούς δικαίου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιβεβαιώνει ότι, η υποχρέωσή του προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να προστατεύει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό ή παρέκκλιση της γενικότητας των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του από πλευράς Διεθνούς Δικαίου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ενεργεί ιδίως σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως 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 των Παρανόμων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για τη Σήμανση των Πλαστικών Εκρηκτικών με Σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ την 1^η Μαρτίου 1991, καθώς και κάθε άλλο διεθνές κείμενο στον ίδιο τομέα, το οποίο πιθανόν να επικυρωθεί στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, όλη την αναγκαία αμοιβαία συνδρομή για την πρόληψη πράξεων παράνομης υφαρπαγής πολιτικών αεροσκαφών και άλλων πράξεων παράνομης παρέμβασης στην ασφάλεια των αεροσκαφών αυτών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροπορίας και κάθε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενεργούν, στις μεταξύ τους σχέσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας που έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίζονται ως Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο μέτρο που οι διατάξεις αυτές ασφαλείας είναι εφαρμοστέες και στα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη· θα απαιτούν από τους αερομεταφορείς του μητρώου τους ή αερομεταφορείς που έχουν την έδρα τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών, και, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της σύμφωνα με τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτουν έγκυρες άδειες εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που βρίσκονται στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για την ασφάλεια της αεροπορίας.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του θα υποχρεούνται να τηρούν, για την αναχώρηση ή ενόσω βρίσκονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της χώρας αυτής, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μεριμνά ώστε να εφαρμόζονται αποτελεσματικά στην επικράτειά του τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία του αεροσκάφους και την εφαρμογή ελέγχων ασφαλείας στους επιβάτες, το πλήρωμα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα καταστήματα των αεροσκαφών πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εξετάζει θετικά κάθε αίτηση του άλλου

Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφαλείας στην επικράτειά του για να αντιμετωπίσει μία συγκεκριμένη απειλή.

5. Όταν υφίσταται επεισόδιο ή απειλή συμβάντος παράνομης υφαρπαγής πολιτικών αεροσκαφών ή άλλες παράνομες ενέργειες κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και άλλα κατάλληλα μέτρα που αποσκοπούν στον άμεσο και ασφαλή τερματισμό του συμβάντος ή της απειλής αυτού.

Άρθρο 9

Εμπορικές δραστηριότητες

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλομένου Μέρους έχει το δικαίωμα να εκπροσωπείται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλομένου Μέρους επιτρέπεται, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση, να εισάγει και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους προσωπικό για τη διοίκηση, τη λειτουργία, τις πωλήσεις και λοιπό εξειδικευμένο προσωπικό που απαιτείται για τη λειτουργία των συμφωνημένων αεροπορικών υπηρεσιών.
3. Σε περίπτωση διορισμού γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί πωλήσεις αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους απευθείας ή μέσω των αντιπροσώπων της και κάθε πρόσωπο είναι σε θέση να αγοράσει τις εν λόγω μεταφορές σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί, στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα του, κατόπιν αιτήσεως, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς συναλλάγματος, την υπέρβαση των εσόδων έναντι των δαπανών που επιτεύχθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου με βάση τις συμφωνημένες υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 10

Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, στη βάση της αμοιβαιότητας, απαλλάσσει τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δυνάμει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις για αεροσκάφη, καύσιμα και λιπαντικά, αναλώσιμα, ανταλλακτικά, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, τακτικό εξοπλισμό αεροσκαφών, καταστήματα αεροσκαφών και άλλα αντικείμενα που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκαφών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκμεταλλεύεται τις συμφωνημένες υπηρεσίες, καθώς και τον εξοπλισμό εδάφους που εισάγεται στην επικράτεια οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αερολιμένων στους οποίους λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, εισιτήρια, φορτωτικές αερομεταφορών, έντυπο υλικό το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας επάνω σε αυτό και το συνηθισμένο διαφημιστικό υλικό που διανέμεται δωρεάν από την εν λόγω αεροπορική εταιρεία βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας.
2. Οι απαλλαγές που προβλέπονται από το παρόν άρθρο ισχύουν για τα αντικείμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 1:
 - α) που έχουν εισαχθεί στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - β) που διατηρούνται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή την έξοδο από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - γ) που παραλαμβάνονται από τα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία των συμφωνημένων υπηρεσιών, ανεξάρτητα από το αν τα αντικείμενα αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται εξ ολοκλήρου στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί την απαλλαγή, υπό την προϋπόθεση ότι η κυριότητα ή/και η χρήση των εν λόγω αντικειμένων δεν μεταβιβάζονται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την πληρωμή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

3. Ο τακτικός αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως διατηρούνται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ενός ή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών μέχρις ότου επανεξαχθούν ή μεταφερθούν με άλλον τρόπο σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.
4. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν εμποδίζει την Ελληνική Δημοκρατία να επιβάλει, άνευ διάκρισης, φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις στα καύσιμα που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που λειτουργεί μεταξύ ενός 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

Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιτρέπει σε κάθε αεροπορική εταιρεία να διαθέτει δίκαιη και ισότιμη δυνατότητα να ανταγωνίζεται στην παροχή διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών που διέπεται από τη Συμφωνία.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα εντός της αρμοδιότητάς του για την εξάλειψη κάθε μορφής διάκρισης ή αθέμιτων πρακτικών ανταγωνισμού που επηρεάζουν δυσμενώς την ανταγωνιστική θέση μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιτρέπει στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να καθορίζουν τη συχνότητα και τη χωρητικότητα των συμφωνημένων υπηρεσιών που προσφέρει με βάση τις εμπορικές παραμέτρους της αεροπορικής εταιρείας στην αγορά. Ως εκ τούτου, κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν επιβάλλει στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους οποιαδήποτε προϋπόθεση όσον αφορά στη χωρητικότητα, τη συχνότητα ή την κίνηση που θα ήταν ασυμβίβαστη με τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την κανονικότητα της υπηρεσίας, ή τον τύπο ή τους τύπους αεροσκαφών που λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός εάν αυτό απαιτείται για τα τελωνεία και άλλους κρατικούς

φορείς επιθεώρησης, τεχνικούς ή επιχειρησιακούς λόγους υπό ενιαίους όρους, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης.

4. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιβάλλει στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους απαίτηση πρώτης άρνησης, αναλογία αναχωρούντων επιβατών, τέλη μη αντίρρησης ή οποιοδήποτε άλλο περιορισμό χωρητικότητας, συχνότητας ή κίνησης, τα οποία είναι ασυμβίβαστα προς τους σκοπούς της Συμφωνίας.

Άρθρο 12

Τέλη χρήσης

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιβάλλει ή να επιτρέπει να επιβληθούν δίκαια και εύλογα τέλη χρήσης για τη χρήση των αερολιμένων και λοιπών εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί, ωστόσο, ότι τα εν λόγω τέλη δεν είναι υψηλότερα από εκείνα που καταβάλλονται για τη χρήση των εν λόγω αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά αεροσκάφη που εκτελούν παρόμοιες διεθνείς υπηρεσίες.

Άρθρο 13

Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων

1. Οι συμφωνημένες υπηρεσίες που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών έχουν ως πρωταρχικό στόχο την παροχή, με εύλογο συντελεστή πληρότητας, χωρητικότητας ικανής να καλύψει τις τρέχουσες και ευλόγως αναμενόμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Η παροχή μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται, στα σημεία των διαδρομών που καθορίζονται στις επικράτειες άλλων κρατών, πλην εκείνου που διορίζει την αεροπορική εταιρεία, συμφωνούνται μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.
3. Η χωρητικότητα που παρέχεται, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των υπηρεσιών και του τύπου των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθεί από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών για τις συμφωνημένες υπηρεσίες, συμφωνείται από τις αεροναυτικές αρχές.

4. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 ανωτέρω διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας. Έως ότου επιτευχθεί η εν λόγω συμφωνία, η χωρητικότητα που παρέχουν οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες παραμένει αμετάβλητη.
5. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους υποβάλλουν προς έγκριση στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τα προγράμματα πτήσεων το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν από την εισαγωγή υπηρεσιών στα συγκεκριμένα δρομολόγια. Το ίδιο ισχύει και για τις μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, η προθεσμία αυτή μπορεί να μειωθεί με την έγκριση των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14

Αεροπορικά τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται προς/από/διαμέσου της επικράτειας ενός εκ των δύο Συμβαλλομένων Μερών καθορίζονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες σε εύλογα επίπεδα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας, του εύλογου κέρδους.
2. Τα τιμολόγια που καθορίζονται με βάση την παράγραφο 1 ανωτέρω δεν απαιτείται να κατατίθενται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Παρά ταύτα κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δικαιούται να παρεμβαίνει ώστε να:
 - α) αποτρέπει τιμές ή πρακτικές που εισάγουν αδικαιολόγητες διακρίσεις·
 - β) προστατεύει τους καταναλωτές από υπερβολικά υψηλές ή περιοριστικές τιμές εξαιτίας της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης· και
 - γ) προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές λόγω επιδότησης ή υποστήριξης.
3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, οι αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να απαιτούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον καθορισμό των τιμολογίων.
4. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος κρίνει ότι το τιμολόγιο που επιβάλλεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν συνάδει με τις εκτιμήσεις που εκτίθενται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους λόγους της δυσaráσκειάς του το συντομότερο δυνατόν και ζητεί διαβουλεύσεις οι οποίες πραγματοποιούνται το αργότερο τριάντα (30) ημέρες από την

παραλαβή της αίτησης. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με το τιμολόγιο για το οποίο εκδηλώθηκε δυσσυνέκεια, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να τεθεί σε ισχύ η συμφωνία αυτή. Ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, εξακολουθεί να ισχύει η παλαιότερη τιμή.

Άρθρο 15

Παροχή στατιστικών στοιχείων

Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους παρέχουν στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματός τους, όσες πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία δύνανται υπό κανονικές συνθήκες να συλλεχθούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες στις εθνικές αεροναυτικές αρχές σχετικά με τις μεταφορές που πραγματοποιούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους για τις συμφωνημένες υπηρεσίες προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Όλα τα συμπληρωματικά στατιστικά δεδομένα σχετικά με την κίνηση, τα οποία οι αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιθυμούν να λάβουν από τις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματος, θα αποτελούν αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

Άρθρο 16

Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι αεροναυτικές αρχές αυτού μπορούν ανά πάσα στιγμή να ζητούν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις αεροναυτικές αρχές του.
2. Η διαβούλευση που ζητείται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις αεροναυτικές αρχές αυτού αρχίζει εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του εν λόγω αιτήματος.
3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας τίθεται σε ισχύ κατά την ημερομηνία που κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει κοινοποιήσει στο άλλο Μέρος μέσω διπλωματικής οδού, τη συμμόρφωσή του με τις εσωτερικές νομικές διαδικασίες που σχετίζονται με τη σύναψη και την έναρξη ισχύος διεθνών συμφωνιών.
4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3, τροποποιήσεις του Πίνακα Διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των

αεροναυτικών αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Τίθενται σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17

Επίλυση διαφορών

1. Εάν προκύψει διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη προσπαθούν, καταρχάς, να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις.
2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταλήξουν σε διευθέτηση μέσω διαπραγματεύσεων, μπορούν να συμφωνήσουν να παραπέμπουν τη διαφορά για συμβουλευτική γνώμη σε κάποιο πρόσωπο ή οργανισμό.
3. Αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταλήξουν σε διευθέτηση σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 ανωτέρω, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με αμοιβαία συμφωνία των μερών σε Δικαστήριο τριών διαιτητών. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ορίζει έναν διαιτητή εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μέσω της διπλωματικής οδού, αίτησης του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για διαιτησία της διαφοράς από ένα τέτοιο Δικαστήριο και οι δύο διαιτητές που ορίζονται κατ' αυτόν τον τρόπο ορίζουν με κοινή συμφωνία τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου εντός περαιτέρω προθεσμίας εξήντα (60) ημερών. Σε περίπτωση που ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν ορίσει τον διαιτητή του εντός της καθορισμένης προθεσμίας ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει οριστεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να ορίσει διαιτητή ή διαιτητές, ανάλογα με την περίπτωση· εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι πολίτης οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το αίτημα υποβάλλεται προς τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή αν αυτός είναι πολίτης τους, το ανώτερο Μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι πολίτης τους, μπορεί να κληθεί να προβεί σε διορισμούς ανάλογα με την περίπτωση. Ο τρίτος διαιτητής, ωστόσο, θα είναι πολίτης τρίτου κράτους, θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου και θα καθορίσει τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας.
4. Το Δικαστήριο καθορίζει τις δικές του διαδικασίες.
5. Οι δαπάνες του Δικαστηρίου κατανέμονται εξίσου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.
6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφωθούν με τις αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

7. Εάν και για όσο χρονικό διάστημα ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του δεν συμμορφώνεται με απόφαση που έχει εκδοθεί δυνάμει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να παρακρατήσει ή να ανακαλέσει δικαιώματα ή προνόμια που έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 18

Λήξη

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσει γραπτώς στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσω διπλωματικής οδού την απόφασή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία· η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Στην περίπτωση αυτή, η Συμφωνία λήγει δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν αποσυρθεί η ειδοποίηση με αμοιβαία απόφαση των Συμβαλλομένων Μερών πριν από το τέλος αυτής της περιόδου.

Σε περίπτωση μη λήψης της δήλωσης καταγγελίας από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ανακοίνωση θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες από τη λήψη της από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 19

Συμμόρφωση με πολυμερείς Συμβάσεις

Εάν, για αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, τεθεί σε ισχύ γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θεωρούνται ως τροποποιηθέντα αναλόγως.

Άρθρο 20

Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και κάθε τροποποίησή της καταχωρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21

Θέση σε ισχύ

Η παρούσα Συμφωνία τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία της ανταλλαγής, μέσω της διπλωματικής οδού, γραπτών κοινοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, με τις οποίες αλληλοενημερώνονται για την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφοντες πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στο Ναϊρόμπι, σε δύο αυθεντικά αντίγραφα στις 14 Δεκεμβρίου 2018 στην Αγγλική γλώσσα.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κένυα

κ. Κωνσταντίνος Μοάτσος,
Πρέσβης της Ελληνικής Δημοκρατίας στο
Ναϊρόμπι

κ. James Macharia, EGH,
Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών, Οικισμού,
Αστικής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Δημοκρατίας της Κένυας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Κένυα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Κένυα	Οποιαδήποτε σημεία

Σημειώσεις:

1. Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν μπορούν να παραλειφθούν σε οποιαδήποτε από τις παραπάνω διαδρομές.
2. Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν θα εξυπηρετούνται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών χωρίς την άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης μεταξύ σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών και σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Το δικαίωμα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελεί πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας) υπόκειται σε ξεχωριστή συμφωνία μεταξύ των αεροναυτικών αρχών των Συμβαλλομένων Μερών.

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 21 αυτής.

Αθήνα, 13 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ. - Άδ. Γεωργιάδης

Ν. - Γ. Δένδιας

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Παν. 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 Δημοκρατίας της Κένυας»

Επισπεύδον Υπουργείο
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 Στοιχεία επικοινωνίας: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
 Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης
 Τμήμα Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών
 Email: 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	X

- 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 Δημοκρατίας της Κένυας, η οποία υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι, στις 14 Δεκεμβρίου 2018. Με την προς κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται η προώθηση των διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των επικρατειών των μερών, καθώς και η διασφάλιση του υψηλότερου βαθμού ασφάλειας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κένυας, που υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι, στις 14 Δεκεμβρίου 2018, κρίνεται αναγκαία καθώς προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα (τουρισμός και εμπορευματική κίνηση), αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Η εν λόγω Συμφωνία πρέπει να κυρωθεί, προκειμένου να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με την Κένυα.
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:	
	ii) μακροπρόθεσμοι:	Η υπό 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 Κένυας. Παράλληλα, μέσω της σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών και εταιρειών τρίτων χωρών, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Κένυας, - ενισχύει περαιτέρω 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							
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, λιπασματοποίησης)							
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							

ΑΛΛΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)

	Ψηφιακή διακυβέρνηση
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ ☐ ή/και ΕΜΜΕΣΗ ☐

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/>).

	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐	
	Εξηγήστε:	

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 Δημοκρατίας της Κένυας και της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας, η οποία υπογράφηκε στο Ναϊρόμπι, στις 14 Δεκεμβρίου 2018.

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 υπερπτήσης 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 ρητώς ότι δεν παρέχεται στις ανωτέρω εταιρείες δικαίωμα επιβίβασης και ενδομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 3	Παρέχεται σε κάθε μέρος η δυνατότητα διορισμού μίας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών, για την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές. Επιπλέον, οριοθετείται το πλέγμα προϋποθέσεων για την εξουσιοδότηση λειτουργίας και τη χορήγηση αδειών σε εταιρείες των συμβαλλομένων μερών. Η άδεια έναρξης δρομολογίων, της εταιρείας που ορίστηκε, 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 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 προϋποθέσεις του διορισμού τους ή δεν τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Τα ίδια αποτελέσματα επέρχονται όταν οι εν λόγω εταιρείες δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της υπό κύρωση Συμφωνίας. Ειδικότερα, 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. Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ανάκλησης ή αναστολής ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων περί ασφάλειας πτήσεων, ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και ανταγωνισμού.
Άρθρο 5	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων, κανονισμών και διαδικασιών 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 απλουστευμένων ελέγχων σε επιβάτες, αποσκευές και φορτίο υπό άμεση διέλευση και εφόσον παραμένουν εντός του αερολιμένα.
Άρθρο 6	Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και πτητικής ικανότητας και των αδειών που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων μερών. Σε περίπτωση που είναι επιτρεπτή η απόκλιση από τα πρότυπα της Σύμβασης ως προς τις προϋποθέσεις και τα προνόμια για την αναγνώριση των πιστοποιητικών και των αδειών και εφόσον αυτή έχει κατατεθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, ενώ, εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 7	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην αεροπορική ασφάλεια. 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 περιορισμού ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας 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 για 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, τέλος, στο δικαίωμα της Κένυας ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση που από ελληνικής πλευράς έχει διοριστεί αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
Άρθρο 8	Θεσπίζεται υποχρέωση προστασίας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου και τήρησης των διατάξεων ασφαλείας 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, όσο και από τα συμβαλλόμενα μέρη και την Ε.Ε.. Επιπλέον, συμφωνείται η, κατόπιν σχετικού αιτήματος, αμοιβαία συνδρομή για την αποτροπή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας των 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 ασφαλείας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους.
Άρθρο 9	Περιέχονται ρυθμίσεις σχετικά με την εκπροσώπηση των αεροπορικών εταιρειών του ενός μέρους στην επικράτεια του άλλου και την εγκατάσταση του απαραίτητου προσωπικού. 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 10	Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την αμοιβαία απαλλαγή, βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας τους, από περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων και άλλων αντικειμένων, που χρησιμοποιούνται από τις αεροπορικές τους εταιρείες κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης. Θεσπίζεται πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία, 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 Κένυας, 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 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. Επιπλέον, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τη συχνότητα και τη διατιθέμενη χωρητικότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τις αεροπορικές εταιρείες κάθε συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 12	Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την επιβολή στις αεροπορικές εταιρείες τους δίκαιων και εύλογων τελών, χωρίς διακρίσεις, για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων κατά την εκμετάλλευση των συμφωνημένων διαδρομών.
Άρθρο 13	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 συμβαλλόμενων μερών συμφωνείται από τις αεροναυτικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών. Τέλος, θεσπίζεται υποχρέωσή 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 14	Προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλόμενων μερών καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει των κανόνων της αγοράς. Επιπλέον προβλέπεται ότι οι αεροναυτικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να αποτρέπονται τιμές που εισάγουν διακρίσεις, για να προστατεύονται οι καταναλωτές από υπερβολικές ή περιοριστικές τιμές, λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και για να προστατεύονται οι αεροπορικές εταιρείες από τεχνητά χαμηλές τιμές, λόγω άμεσης ή έμμεσης κρατικής επιχορήγησης. Οι αεροναυτικές αρχές έχουν το δικαίωμα να ζητούν από τις εταιρείες πληροφορίες σχετικά με τα τιμολόγια τους ή να τα καταχωρούν. Σε περίπτωση διαφωνίας των συμβαλλόμενων μερών επί θεμάτων που αφορούν στα τιμολόγια, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων.

Άρθρο 15	Προβλέπεται η δυνατότητα παροχής, από τις αεροναυτικές αρχές και τις αεροπορικές εταιρείες των μερών, πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.
Άρθρο 16	Προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αεροναυτικών αρχών οι οποίες πραγματοποιούνται εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία 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 17	Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 18	Προβλέπεται ο τρόπος λήξης της υπό κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη, η οποία κοινοποιείται ταυτόχρονα και στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
Άρθρο 19	Ρυθμίζεται η σχέση της Συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες, που ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
Άρθρο 20	Προβλέπεται η καταχώρηση της υπό κύρωση Συμφωνίας 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 21	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της.
Παράρτημα	Περιλαμβάνεται ο πίνακας διαδρομών, στον οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, καθώς και τα ενδιάμεσα και τα σημεία πέραν. Τέλος, προβλέπεται ότι η άσκηση του δικαιώματος πτήσης για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών θα συμφωνείται μεταξύ των αεροναυτικών αρχών των συμβαλλομένων μερών.
Άρθρο δεύτερο του σχεδίου νόμου	Ορίζει 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 στη 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 εμπλεκομένων					
		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)
☐	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	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
26.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Αθήνα, 13 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
13.02.2022 20:08

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS
13.02.2022 20:08

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS
13.02.2022 23:56

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ
**ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**
**ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΕΝΔΙΑΣ**
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
13.02.2022 20:10

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
13.02.2022 20:08

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
13.02.2022 20:08

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ**
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**
ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
13.02.2022 22:07

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

MILTIADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS
13.02.2022 20:18

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**



Αριθμ. 378 / 18 / 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 Δημοκρατίας της Κένυας».

Α. 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 Ναϊρόμπι την 14η Δεκεμβρίου 2018. 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.

Β. 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 **4 παρ. 2, 6 παρ.2, 7 παρ.1, 14 παρ.4 και 16 παρ.1** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 17 παρ.1**) και την ως εκ τούτου κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Κένυας στη χώρα μας, κατά περίπτωση,

β) κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλόμενων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 17 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 τη θέσπιση απαλλαγών από: **α)** δασμούς και λοιπούς παρόμοιους φόρους επί των αποσκευών και του φορτίου υπό άμεση διέλευση δια μέσου της Ελληνικής επικράτειας και εφόσον δεν εξέρχονται από τον χώρο του αεροδρομίου, **(άρθρο 5 παρ.3)**

β. τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και λοιπούς εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων, ανταλλακτικών, εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Κένυας για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων καθώς και επί του εξοπλισμού γραφείου που εισάγεται για τη λειτουργία αυτής, των εισιτηρίων, των φορτωτικών αερομεταφοράς, του έντυπου υλικού και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς επιβάρυνση κ.λπ. **(άρθρο 10 παρ.1)**

Αντίστοιχων απαλλαγών απολαμβάνει στην Κένυα και η διορισμένη από την Ελλάδα αεροπορική εταιρεία.

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

Αθήνα, 28 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 Δημοκρατίας της Κένυας».

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 **4 παρ. 2, 6 παρ.2, 7 παρ.1, 14 παρ.4 και 16 παρ.1** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 17 παρ.1**) και την ως εκ τούτου κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Κένυας στη χώρα μας, κατά περίπτωση, **β)** κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλόμενων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 17 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 τη θέσπιση απαλλαγών από: **α)** δασμούς και λοιπούς παρόμοιους φόρους επί των αποσκευών και του φορτίου υπό άμεση διέλευση δια μέσου της Ελληνικής επικράτειας και εφόσον δεν εξέρχονται από τον χώρο του αεροδρομίου, (**άρθρο 5 παρ.3**) **β.** τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και λοιπούς εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων, ανταλλακτικών, εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Κένυας για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων καθώς και επί του εξοπλισμού γραφείου που εισάγεται για τη λειτουργία αυτής, των εισιτηρίων, των φορτωτικών αερομεταφοράς, του έντυπου υλικού και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς επιβάρυνση κ.λπ. (**άρθρο 10 παρ.1**)

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

Αθήνα, 13 Φεβρουαρίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ