

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

**Κύρωση της Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας
και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
	Αεροπορική Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας
Άρθρο 1	Ορισμοί
Άρθρο 2	Παροχή δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Διορισμός και εξουσιοδότηση
Άρθρο 4	Απόρριψη, ανάκληση και περιορισμός εξουσιοδότησης
Άρθρο 5	Τέλη χρήσης
Άρθρο 6	Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία
Άρθρο 7	Αρχές που διέπουν την εκτέλεση των συμφωνημένων υπηρεσιών
Άρθρο 8	Έγκριση πινάκων δρομολογίων
Άρθρο 9	Παροχή στατιστικών στοιχείων
Άρθρο 10	Εφαρμογή νόμων και κανονισμών
Άρθρο 11	Μεταφορά εσόδων
Άρθρο 12	Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών
Άρθρο 13	Διατάξεις ασφάλειας πτήσεων
Άρθρο 14	Αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 15	Εμπορική εκπροσώπηση αερομεταφορέα
Άρθρο 16	Τιμολόγια
Άρθρο 17	Διαβούλευση και τροποποίηση
Άρθρο 18	Ασφάλεια ταξιδιωτικών εγγράφων
Άρθρο 19	Ανεπιθύμητοι, παράνομοι και απελάσιμοι επιβάτες
Άρθρο 20	Άμεση διέλευση
Άρθρο 21	Θεμιτός ανταγωνισμός
Άρθρο 22	Μέτρα διασφάλισης
Άρθρο 23	Νόμοι περί ανταγωνισμού
Άρθρο 24	Πώληση και προώθηση προϊόντων αεροπορικών μεταφορών
Άρθρο 25	Αλλαγή αεροσκάφους

Άρθρο 26	Υπηρεσίες εδάφους
Άρθρο 27	Χρήση κοινών κωδικών/ρυθμίσεις συνεργασίας
Άρθρο 28	Μίσθωση αεροσκάφους
Άρθρο 29	Διατροφικές υπηρεσίες
Άρθρο 30	Περιβαλλοντική προστασία
Άρθρο 31	Απαγόρευση καπνίσματος
Άρθρο 32	Επίλυση διαφορών
Άρθρο 33	Τήρηση πολυμερών συμβάσεων ή συμφωνιών
Άρθρο 34	Λήξη
Άρθρο 35	Καταχώρηση στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας
Άρθρο 36	Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	Πίνακας διαδρομών
Άρθρο δεύτερο	Παύση ισχύος της Συμφωνίας περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας της 23ης Μαΐου 1989 - Κατάργηση ν. 1997/1991
Άρθρο τρίτο	Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο **Κύρωση Συμφωνίας**

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Αεροπορική Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ, στις 26 Σεπτεμβρίου 2019, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΣΑΟΥΔΙΚΗΣ ΑΡΑΒΙΑΣ**

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας (εφεξής, «τα Συμβαλλόμενα Μέρη»),

Ως Μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που υπογράφηκε στο Σικάγο την 7^η Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας να προαγάγουν ένα σύστημα διεθνούς αεροπορίας, το οποίο να βασίζεται στον ανταγωνισμό των αερομεταφορέων στην αγορά με ελάχιστες κυβερνητικές παρεμβάσεις και κανονισμούς,

Επιθυμώντας να διασφαλίσουν τον ύψιστο βαθμό ασφάλειας και προστασίας στα διεθνή αεροπορικά δρομολόγια και επιβεβαιώνοντας την μεγάλη ανησυχία τους για τις ενέργειες ή τις απειλές εις βάρος της ασφάλειας των αεροσκαφών, με τις οποίες διακυβεύεται η ασφάλεια του έμψυχου και άψυχου υλικού, επηρεάζεται αρνητικά η εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων και υπονομεύεται η εμπιστοσύνη του κόσμου ως προς την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Αποδέχονται τα εξής:

ΑΡΘΡΟ 1 ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τον σκοπό της παρούσας Συμφωνίας και εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά:

1. Με τον όρο «Σύμβαση» νοείται η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο την 7^η Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει τυχόν Παραρτήματα και τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν με τα Άρθρα 90 και 94 της Σύμβασης αυτής, εφόσον αυτά τα Προσαρτήματα και οι τροποποιήσεις έχουν τεθεί σε ισχύ ή επικυρώθηκαν από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
2. Με τον όρο «Αεροπορικές Αρχές» νοείται στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, ο Διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και στην περίπτωση της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, η Γενική Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στις δύο περιπτώσεις, οποιοδήποτε πρόσωπο ή όργανο που είναι εντεταλμένο να εκτελεί λειτουργίες που αφορούν στην παρούσα Συμφωνία.
3. Με τον όρο «διορισμένος αερομεταφορέας» νοείται ο αερομεταφορέας, που είναι διορισμένος και εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με το Άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδότηση) της παρούσας Συμφωνίας.
4. Με τον όρο «τιμολόγια» νοούνται οι τιμές που καταβάλλονται για την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και αποσκευών και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων ισχύουν οι τιμές, συμπεριλαμβανομένων των τιμών και των προϋποθέσεων παροχής υπηρεσιών πρακτόρευσης και άλλων επικουρικών υπηρεσιών που εκτελεί ο μεταφορέας σε σχέση με την αερομεταφορά, αλλά από τις οποίες εξαιρούνται η αμοιβή και οι προϋποθέσεις για την μεταφορά ταχυδρομείου.
5. Με τον όρο «επικράτεια» ως προς ένα Κράτος νοείται ό,τι αναφέρεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης.
6. Με τους όρους «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αερομεταφορέας» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» νοούνται αντίστοιχα όσα αναφέρονται στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.
7. Με τον όρο «Συμφωνία» νοείται η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και τυχόν τροποποιήσεις αυτής.
8. Με τον όρο «Πίνακας Διαδρομών» νοείται ο Πίνακας των διαδρομών για την εκτέλεση των αεροπορικών δρομολογίων που προσαρτάται στη παρούσα Συμφωνία και τυχόν τροποποιήσεις αυτής όπως

συμφωνήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 17 (Διαβούλευση και Τροποποίηση) της παρούσας Συμφωνίας.

9. Με τον όρο «χωρητικότητα» ενός «αεροσκάφους» νοείται το ωφέλιμο φορτίο του αεροσκάφους εκείνου που διατίθεται για ένα δρομολόγιο ή μέρος δρομολογίου και με τον όρο «χωρητικότητα» ενός «αεροπορικού δρομολογίου» νοείται η χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για αυτό το δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη με την συχνότητα λειτουργίας του αεροσκάφους σε δεδομένη περίοδο και διαδρομή ή μέρος διαδρομής.
10. Με τον όρο «τέλη χρήσεως» νοείται η χρέωση που γίνεται στους αερομεταφορείς για την παροχή εγκαταστάσεων ή διευκολύνσεων αεροδρομίου, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας.
11. Με τον όρο «αερομεταφορά» νοείται η δημόσια μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομείου, μεμονωμένα ή συνδυαστικά, επ' αμοιβή ή επί μισθώσει.
12. Με τον όρο «εθνική αερομεταφορά» νοείται η αερομεταφορά κατά την οποία επιβάτες, αποσκευές, εμπορεύματα και ταχυδρομείο που μεταφέρονται αεροπορικώς στην επικράτεια ενός Κράτους προορίζονται για άλλο σημείο στην επικράτεια του ίδιου Κράτους.
13. Με τον όρο «διεθνής αερομεταφορά» νοείται η αερομεταφορά κατά την οποία οι επιβάτες, οι αποσκευές, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο που μεταφέρονται αεροπορικώς στην επικράτεια ενός Κράτους προορίζονται για άλλο Κράτος.
14. Με τον όρο «διατροφική αερομεταφορά» νοείται η δημόσια μεταφορά με αεροσκάφος και με έναν ή περισσότερους τρόπους χερσαίας μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, μεμονωμένα ή συνδυαστικά, επ' αμοιβή ή επί μισθώσει.
15. Με τον όρο «ΔΟΠΑ» («ICAO») νοείται ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.
16. Με τον όρο «κοινός κωδικός» νοούνται οι συνεργατικές συμφωνίες εμπορίας ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους διορισμένους αερομεταφορείς για την εκτέλεση δρομολογίων.
17. Με τον όρο «Συνθήκες ΕΕ» νοείται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΑΡΘΡΟ 2 **ΠΑΡΟΧΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παρούσα Συμφωνία με σκοπό την σύσταση και την εκτέλεση προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων για τις διαδρομές που αναφέρονται στον Πίνακα Διαδρομών, ο οποίος προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία. Αυτές οι υπηρεσίες και τα δρομολόγια θα αποκαλούνται εφεξής «συμφωνημένες υπηρεσίες» και «καθορισμένες διαδρομές» αντίστοιχα.
2. Ένας αερομεταφορέας που διορίστηκε από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαύει της άσκησης, κατά την λειτουργία μιας συμφωνημένης υπηρεσίας για μία καθορισμένη διαδρομή, των κάτωθι δικαιωμάτων:
 - α) Να εκτελεί πτήσεις, άνευ προσγείωσης, διασχίζοντας την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·
 - β) Να εκτελεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς· και
 - γ) Να εκτελεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια στα σημεία που ορίζονται για εκείνη τη διαδρομή στον Πίνακα που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση σε διεθνή διακίνηση επιβατών, εμπορευμάτων, αποσκευών και ταχυδρομείου.
3. Οι παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος Άρθρου δεν θα θεωρούνται ότι απονέμουν στους αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το προνόμιο επιβίβασης, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβατών, εμπορευμάτων, αποσκευών ή ταχυδρομείου που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή επί μισθώσει και προορίζονται για άλλο σημείο της επικράτειας αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 3 **ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει δικαίωμα να διορίσει γραπτώς στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς να λειτουργούν τις συμφωνημένες υπηρεσίες και να αποσύρει ή να αλλάζει αυτό τον διορισμό.
2. Κατά την λήψη αυτού του διορισμού και αιτήματος από τον διορισμένο αερομεταφορέα, με την μορφή και τον τρόπο που προβλέπεται για την εξουσιοδότηση λειτουργίας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκχωρεί την κατάλληλη εξουσιοδότηση λειτουργίας με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, εφόσον:

- α) στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα διορισμένου από την Ελληνική Δημοκρατία:
- i) είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της ΕΕ και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα ασκείται και διατηρείται από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η σχετική αεροπορική αρχή προσδιορίζεται με σαφήνεια στον διορισμό και
- β) στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα διορισμένου από το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας:
- i) είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας και διαθέτει άδεια σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας και
 - ii) το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας έχει και τηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα και
- γ) το Συμβαλλόμενο Μέρος που διορίζει τον αερομεταφορέα τηρεί τις διατάξεις του Άρθρου 13 (Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων) και του Άρθρου 14 (Αεροπορική Ασφάλεια) και
- δ) ο διορισμένος αερομεταφορέας πληροί άλλες προϋποθέσεις που προβλέπονται στους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται γενικά – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την λειτουργία υπηρεσιών διεθνών αερομεταφορών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.

ΑΡΘΡΟ 4 **ΑΠΟΡΡΙΨΗ, ΑΝΑΚΛΗΣΗ** **ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν δικαίωμα να απορρίπτουν τις εξουσιοδοτήσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδότηση) της παρούσας Συμφωνίας ως προς τον διορισμένο από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αερομεταφορέα και να ανακαλούν, αναστέλλουν ή επιβάλλουν όρους για αυτές τις εξουσιοδοτήσεις, σε προσωρινή ή μόνιμη βάση.

- α) στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα διορισμένου από την Ελληνική Δημοκρατία:

- i) δεν είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της ΕΕ και δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα δεν ασκείται και δεν διατηρείται από το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η σχετική αεροπορική αρχή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στον διορισμό, ή
- β) στην περίπτωση ενός αερομεταφορέα διορισμένου από το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας:
- i) δεν είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας και δεν διαθέτει άδεια σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, ή
 - ii) το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας δεν έχει και δεν τηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα ή
- γ) το Συμβαλλόμενο Μέρος που διορίζει τον αερομεταφορέα δεν τηρεί τις διατάξεις του Άρθρου 13 (Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων) και του Άρθρου 14 (Αεροπορική Ασφάλεια), ή
- δ) ο διορισμένος αερομεταφορέας δεν πληροί άλλες προϋποθέσεις που προβλέπονται στους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται γενικά – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την λειτουργία υπηρεσιών διεθνών αερομεταφορών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.

ΑΡΘΡΟ 5 **ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΗΣ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να επιβάλλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων και εύλογων χρεώσεων για την χρήση αεροδρομίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται υπό τον έλεγχό του.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται όμως, αυτές οι χρεώσεις να μην είναι υψηλότερες από αυτές που καταβάλλονται για τη χρήση αυτών των αεροδρομίων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία χρησιμοποιούνται σε παρόμοια διεθνή δρομολόγια.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει διαβούλευση επί των χρεώσεων χρήσης και τυχόν αλλαγών που επιβάλλονται σε αυτές τις χρεώσεις.

ΑΡΘΡΟ 6**ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απαλλάσσει βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας τους διορισμένους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στον μέγιστο δυνατό βαθμό, βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας του, από τους τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις που δεν βασίζονται στο κόστος υπηρεσιών που προβλέπονται κατά την άφιξη του αεροσκάφους, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τις αναλώσιμες τεχνικές προμήθειες, τα ανταλλακτικά περιλαμβανομένων κινητήρων, τον συνήθη εξοπλισμό αεροσκάφους, τα καταστήματα αεροσκάφους και τα επίσημα έγγραφα που φέρουν το σήμα αναγνώρισης του αερομεταφορέα όπως ετικέτες αποσκευών, αεροπορικά εισιτήρια, φορτωτικές αεροπορικής μεταφοράς, κάρτες επιβίβασης και προγράμματα που εισάγονται στην επικράτεια και προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται μόνο σε σχέση με την λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκάφους του διορισμένου αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες.
2. Οι απαλλαγές που εκχωρούνται στη παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου θα ισχύουν και για:
 - α) τα καταστήματα που εφοδιάζονται στο αεροσκάφος στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εντός των ορίων του αερολιμένα και εντός των ορίων που καθορίζουν οι αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους και για χρήση σε εξερχόμενο αεροσκάφος που εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - β) ανταλλακτικά που εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, εντός των ορίων αερολιμένα και για την συντήρηση ή την επισκευή αεροσκάφους που εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια από τους διορισμένους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - γ) καύσιμα και λιπαντικά για την προμήθεια εξερχόμενου αεροσκάφους που εκτελεί διεθνή δρομολόγια από τους διορισμένους από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αερομεταφορείς, ακόμα και όταν αυτές οι προμήθειες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο μέρος του ταξιδιού που εκτελείται πάνω από την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους στο οποίο ανεφοδιάζονται.
3. Η φόρτωση του συνήθους αερομεταφερόμενου εξοπλισμού καθώς και του υλικού και των προμηθειών που διατηρούνται γενικά στο αεροσκάφος ενός διορισμένου αερομεταφορέα εκάστου Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται να πραγματοποιείται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε αυτή τη περίπτωση, δύνανται να τοποθετούνται υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών έως τον χρόνο

που θα επανεξαχθούν ή διατεθούν με άλλο τρόπο σύμφωνα με τους ισχύοντες τελωνειακούς κανονισμούς.

4. Με την παρούσα Συμφωνία δεν θα αποτρέπεται η χωρίς διάκριση επιβολή από την Ελληνική Δημοκρατία φόρων, εισφορών, δασμών, τελών ή χρεώσεων για προμήθεια καυσίμων στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος διορισμένου αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που λειτουργεί μεταξύ ενός σημείου στην ελληνική επικράτεια και ενός άλλου σημείου στην ελληνική επικράτεια ή στην επικράτεια άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. Στους διορισμένους αερομεταφορείς των δύο Συμβαλλόμενων Μερών θα παρέχεται δίκαιη και ίση δυνατότητα ως προς την εκτέλεση των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Οι συμφωνημένες υπηρεσίες που παρέχουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως πρωταρχικό στόχο την παροχή, με εύλογο συντελεστή χωρητικότητας επαρκή για την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων, αποσκευών και ταχυδρομείου ανάμεσα στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διόρισε τον αερομεταφορέα και στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Η πρόβλεψη για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων περιλαμβανομένου και του ταχυδρομείου και τα οποία εκφορτώνονται σε σημεία διαδρομών που θα καθορίζονται στις επικράτειες άλλων κρατών από αυτά που διορίζουν τον αερομεταφορέα θα συμφωνούνται μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.
4. Προκειμένου να παρέχεται δίκαιη και ίση μεταχείριση στους διορισμένους αερομεταφορείς, η συχνότητα των δρομολογίων και η χωρητικότητά τους, καθώς και οι πίνακες δρομολογίων θα υπόκεινται στην έγκριση των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλόμενων Μερών. Αυτή η υποχρέωση πρέπει να εκπληρώνεται επίσης, σε περίπτωση αλλαγής που αφορά στις συμφωνημένες υπηρεσίες.
5. Οι Αεροπορικές Αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών πρέπει, εφόσον είναι αναγκαίο, να προσπαθούν για την επίτευξη ικανοποιητικής διάταξης ως προς τους πίνακες δρομολογίων, την χωρητικότητα και τη συχνότητα, σύμφωνα με το Άρθρο 17 (Διαβούλευση και Τροποποίηση) της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 8 **ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ**

Οι διορισμένοι αερομεταφορείς των Συμβαλλόμενων Μερών, το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν από την ημερομηνία εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών, θα υποβάλλουν για έγκριση τους προτεινόμενους πίνακες στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Αυτοί οι πίνακες θα περιλαμβάνουν το είδος της υπηρεσίας και το αεροσκάφος που θα χρησιμοποιηθεί, τον πίνακα δρομολογίων και άλλες τυχόν σχετικές πληροφορίες. Αυτό θα ισχύει ομοίως, για τυχόν μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις αυτό το χρονικό όριο δύναται να μειωθεί κατόπιν έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

ΑΡΘΡΟ 9 **ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ**

Οι Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματός τους, πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία που αφορούν την επιβατική κίνηση στα συμφωνημένα δρομολόγια από τους διορισμένους αερομεταφορείς προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που δύνανται γενικά να καταρτίζονται και να υποβάλλονται από τους διορισμένους αερομεταφορείς στις δικές τους Εθνικές Αεροπορικές Αρχές. Αυτά τα στοιχεία θα περιλαμβάνουν λεπτομέρειες για τον όγκο, την διανομή, την προέλευση και τον προορισμό της κίνησης. Τυχόν πρόσθετα στατιστικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση που μπορεί να ζητήσουν οι Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα υπόκεινται, κατόπιν αιτήματος, σε από κοινού διάλογο και συμφωνία ανάμεσα στα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 10 **ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ**

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν στην είσοδο, στην παραμονή ή στην αναχώρηση από την επικράτειά του ενός αεροσκάφους το οποίο εκτελεί διεθνές δρομολόγιο, ή (που αφορούν) στην λειτουργία και στην πλοήγηση αυτού του αεροσκάφους θα τηρούνται από τον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν στην είσοδο, τον έλεγχο, την παραμονή ή την διέλευση, την εξερχόμενη ή την εισερχόμενη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την απομόνωση θα τηρούνται από τον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και εκ μέρους του πληρώματος, των επιβατών, των εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου αυτού μετά από διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κατόπιν αιτήματος, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αντίγραφα των σχετικών νόμων και κανονισμών που αναφέρονται στο παρόν Άρθρο.
4. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα εκχωρεί προνόμιο στον δικό του αερομεταφορέα ως προς τον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατ' εφαρμογή των νόμων και κανονισμών που προβλέπονται στο παρόν Άρθρο.

ΑΡΘΡΟ 11 **ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΩΝ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εκχωρεί στον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα μεταφοράς στην χώρα του κατ' απαίτηση, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς ξένου συναλλάγματος, τα δεδουλευμένα έσοδα ως προς την μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων. Καμία άλλη χρέωση εκτός από την συνήθη τραπεζική χρέωση δεν θα ισχύει για τέτοιες μεταφορές.
2. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στην μεταφορά δεδουλευμένων εσόδων από τους διορισμένους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο μέρος έχει δικαίωμα να επιβάλλει αντιστρόφως περιορισμούς στον διορισμένο αερομεταφορέα εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 12 **ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ**

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται ή καθίστανται έγκυρες σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, περιλαμβανομένων στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας των νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και που παραμένουν εν ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για σκοπούς εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών, εφόσον οι απαιτήσεις βάσει των οποίων

αυτά τα πιστοποιητικά και οι άδειες χορηγήθηκαν ή καταστήθηκαν έγκυρα είναι ίσα ή ανώτερα των ελάχιστων προδιαγραφών που μπορεί να συστήνονται βάσει της Σύμβασης. Όμως, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιφυλάσσεται να αρνηθεί να αναγνωρίσει για σκοπούς πτήσης υπεράνω ή προσγείωσης εντός της επικράτειάς του πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται στους δικούς του πολίτες από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από άλλο Κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι προϋποθέσεις των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 παραπάνω, χορηγούνται από την αεροπορικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε άτομο ή διορισμένο αερομεταφορέα ή αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση συμφωνημένων υπηρεσιών, επιτρέπουν την ύπαρξη μιας διαφοράς από τις ελάχιστες προδιαγραφές που καταρτίζονται βάσει της Σύμβασης, και η οποία διαφορά έχει κατατεθεί στον ΔΟΠΑ, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει διαβουλεύσεις των Αεροπορικών Αρχών με σκοπό την διευκρίνιση της εν λόγω πρακτικής. Αδυναμία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 (Απόρριψη, Ανάκληση και Περιορισμός Εξουσιοδότησης) της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 13 **ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει διαβουλεύσεις οποτεδήποτε ως προς τις προδιαγραφές ασφαλείας που τηρεί το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε τομείς που αφορούν τις αεροπορικές εγκαταστάσεις, το πλήρωμα πτήσης, το αεροσκάφος και την λειτουργία του αεροσκάφους. Αυτές οι διαβουλεύσεις θα λάβουν χώρα τριάντα (30) ημέρες από το αίτημα.
2. Εάν, κατόπιν αυτών των διαβουλεύσεων, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι οι προδιαγραφές ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, που ισοδυναμούν τουλάχιστον με τις ελάχιστες προδιαγραφές που καταρτίστηκαν εκείνο τον καιρό βάσει της Σύμβασης, δεν τηρούνται και δεν ρυθμίζονται ουσιαστικά ως προς τους διορισμένους από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αερομεταφορείς, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για αυτή τη διαπίστωση και για τα μέτρα που θεωρούνται απαραίτητα για την συμμόρφωση με τις Προδιαγραφές του ΔΟΠΑ και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λάβει τη κατάλληλη διορθωτική δράση. Αδυναμία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να λάβει κατάλληλη δράση εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή μεγαλύτερης περιόδου όπως συμφωνηθεί, θα συνιστά λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4

(Απόρριψη, Ανάκληση και Περιορισμός Εξουσιοδότησης) της παρούσας Συμφωνίας.

3. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από ή εκ μέρους του διορισμένου αερομεταφορέα ή των διορισμένων αερομεταφορέων του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για εκτέλεση δρομολογίων προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται, όσο βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, πάνω ή γύρω από το αεροσκάφος για να ελέγξουν την εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματός του, την προφανή κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού αυτού (στο παρόν Άρθρο αποκαλούμενη «επιθεώρηση πίστας»), εφόσον αυτό δεν οδηγεί σε μη εύλογη καθυστέρηση.
4. Εάν από μια επιθεώρηση πίστας ή από μια σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκύψουν:
 - α) σοβαρές ανησυχίες ότι το αεροσκάφος ή η λειτουργία αυτού δεν συνάδει με τις ελάχιστες προδιαγραφές που ισχύουν εκείνο τον καιρό βάσει της Σύμβασης, ή
 - β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη ουσιαστικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας που καταρτίζονται εκείνο τον καιρό βάσει της Σύμβασης,
 το Συμβαλλόμενο Μέρος που εκτελεί επιθεώρηση θα έχει την ευχέρεια, για τους σκοπούς του Αρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων τα πιστοποιητικά ή οι άδειες εκείνου του αεροσκάφους ή το πλήρωματός αυτού είχαν χορηγηθεί ή επικυρωθεί, ή ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων λειτουργεί το αεροσκάφος, δεν ισοδυναμούν ή δεν υπερβαίνουν τις ελάχιστες προδιαγραφές που καταρτίστηκαν βάσει της Σύμβασης.
5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση για σκοπούς εκτέλεσης επιθεώρησης στην πίστα ενός αεροσκάφους που λειτουργεί ο αερομεταφορέας ή οι αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την παράγραφο 3 παραπάνω απορριφθεί από τον εκπρόσωπο εκείνου του αερομεταφορέα ή εκείνων των αερομεταφορέων, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει την ευχέρεια να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 παραπάνω και να εξάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται σε εκείνη την παράγραφο.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιφυλάσσεται να αναστείλει ή να διαφοροποιήσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ενός αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους αμέσως σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος, συνεπεία επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, άρνησης πρόσβασης για

επιθεώρηση πίστας, διαβουλεύσεων ή άλλο, αποφασίσει ότι επιβάλλεται η λήψη άμεσης δράσης για την ασφάλεια λειτουργίας ενός αερομεταφορέα.

7. Η δράση ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6 παραπάνω θα διακοπεί μόλις ο λόγος για την λήψη αυτής της δράσης παύει να υφίσταται.
8. Όταν η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει έναν αερομεταφορέα του οποίου ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και τηρείται από άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ, τα δικαιώματα του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας βάσει του παρόντος Άρθρου θα εφαρμόζονται εξίσου ως προς την έγκριση, άσκηση ή τήρηση των προδιαγραφών ασφαλείας από εκείνο το άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ και ως προς την άδεια εκμετάλλευσης εκείνου του αερομεταφορέα.

ΑΡΘΡΟ 14 **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η αμοιβαία υποχρέωσή τους για την διαφύλαξη της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι έκνομων ενεργειών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζεται η γενικότητα των δικαιωμάτων και των καθηκόντων τους βάσει διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδίως σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Σύμβασης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη που υπεγράφη στο Τόκιο την 14^η Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών που υπεγράφη στην Χάγη την 16^η Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας που υπεγράφη στο Μόντρεαλ την 23^η Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας Διεθνών Αερολιμένων που υπεγράφη στο Μόντρεαλ την 24^η Φεβρουαρίου 1988 και της Σύμβασης για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με Σκοπό τον Εντοπισμό τους που έγινε στο Μόντρεαλ την 1^η Μαρτίου 1991, καθώς και τυχόν άλλης σύμβασης ή πρωτοκόλλου που αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στα οποία έχουν προσχωρήσει αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν κατόπιν αιτήματος όλη την απαραίτητη αμοιβαία συνδρομή για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιου αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος αυτού, αερολιμένων και αεροπορικών εγκαταστάσεων, και άλλης απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Σύμφωνα με τη σχέση αμοιβαιότητάς τους, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας που συστήνει ο ΔΟΠΑ και ορίζονται ως Παραρτήματα στην Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας στον βαθμό που αυτές οι διατάξεις ασφαλείας εφαρμόζονται για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα ζητούν από τους διαχειριστές αεροσκαφών του μητρώου τους ή από τους διαχειριστές που έχουν κύριο τόπο εργασίας ή μόνιμη διεύθυνση στην επικράτειά τους ή, στη περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τους διαχειριστές αεροσκαφών που συστήνονται στην επικράτειά της βάσει της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους διαχειριστές αερολιμένων στο έδαφός τους να ενεργούν σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται αυτοί οι διαχειριστές αεροσκαφών να υποχρεούνται να τηρούν τις διατάξεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας που αναφέρονται στην παράγραφο 3 παραπάνω, οι οποίες απαιτούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την είσοδο, την αναχώρηση ή την παραμονή στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, περιλαμβανομένου του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται ουσιαστικά επαρκή μέτρα εντός της επικράτειάς του για την προστασία του αεροσκάφους και την επιθεώρηση επιβατών, πληρώματος, την μεταφορά αντικειμένων, αποσκευών, εμπορευμάτων και του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους πριν και κατά τη διάρκεια επιβίβασης ή φόρτωσης. Το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος θα εξετάσει θετικά αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφαλείας για την αντιμετώπιση ειδικής απειλής.
5. Εάν λάβει χώρα ή επαπειλείται περιστατικό παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή γίνουν άλλες παράνομες ενέργειες κατά της ασφαλείας αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος, του αερολιμένα ή των αεροπορικών εγκαταστάσεων, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα βοηθήσουν το ένα το άλλο διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και άλλα κατάλληλα μέτρα που προορίζονται για παύση αυτού του συμβάντος ή επαπειλούμενου συμβάντος, άμεσα και με ασφάλεια.

ΑΡΘΡΟ 15

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

1. Οι διορισμένοι αερομεταφορείς του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν δικαίωμα σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς που αφορούν στην είσοδο, στην παραμονή και στην απασχόληση του άλλου

Συμβαλλόμενου Μέρους, να φέρουν και να διατηρήσουν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το διοικητικό, τεχνικό, εκτελεστικό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό τους που απαιτείται για την παροχή αεροπορικών δρομολογίων.

2. Αυτές οι υποχρεώσεις για το προσωπικό δύνανται, κατ' επιλογή του διορισμένου αερομεταφορέα ή των διορισμένων αερομεταφορέων ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, να εκπληρώνονται από το δικό του προσωπικό ή με την χρήση των υπηρεσιών άλλου οργανισμού, εταιρείας ή αερομεταφορέα που λειτουργεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και εξουσιοδοτείται να εκτελεί αυτές τις υπηρεσίες για άλλους αερομεταφορείς.
3. Οι εκπρόσωποι και το προσωπικό θα υπόκειται στους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, οι οποίοι συνάδουν με αυτούς τους νόμους και κανονισμούς:
 - α) κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας, θα εκχωρεί τις απαραίτητες άδειες εργασίας, θεωρήσεις εισόδου επισκεπτών ή άλλα παρόμοια έγγραφα στους εκπροσώπους και το προσωπικό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου και
 - β) αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν την υποχρέωση χορήγησης αδειών εργασίας για το προσωπικό που εκτελεί ορισμένα προσωρινά καθήκοντα.

ΑΡΘΡΟ 16 **ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ**

1. Τα τιμολόγια που θα χρεώνουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς του Συμβαλλόμενου Μέρους για τις συμφωνημένες υπηρεσίες θα καθορίζονται σε εύλογα επίπεδα, και θα λαμβάνονται υπόψη δεόντως όλοι οι σχετικοί παράγοντες περιλαμβανομένου του κόστους εκμετάλλευσης, του εύλογου κέρδους, των χαρακτηριστικών της υπηρεσίας.
2. Τα τιμολόγια που καθορίζονται στην παράγραφο 1 παραπάνω δεν υποχρεούνται να τα καταθέτουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Παρόλα αυτά, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει δικαίωμα να παρεμβαίνει προκειμένου να:
 - α) προστατεύει τους καταναλωτές από δασμούς που είναι υπερβολικοί λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά
 - β) προλαμβάνει την εφαρμογή τιμολογίων που συνιστά αθέμιτο ανταγωνισμό που έχει ή πιθανώς να έχει ή ρητά προορίζεται να έχει την

ισχύ παρεμπόδισης, απαγόρευσης ή διαστρέβλωσης του ανταγωνισμού ή αποκλεισμού ενός ανταγωνιστή από το δρομολόγιο.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου, οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δύνανται να ζητήσουν από τους διορισμένους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να παρέχουν πληροφορίες για τον καθορισμό των τιμολογίων.
4. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει ότι τα τιμολόγια που χρεώνουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν συνάδουν με το περιεχόμενο της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου, θα ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους λόγους της δυσαρέσκειάς του το συντομότερο δυνατό και θα ζητήσει διαβούλευση, η οποία θα λάβει χώρα το αργότερο τριάντα (30) ημέρες από την λήψη του αιτήματος. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιτύχουν συμφωνία ως προς τα τιμολόγια για τα οποία δόθηκε η ειδοποίηση δυσαρέσκειας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλει κάθε προσπάθεια για να θέσει σε ισχύ αυτή την συμφωνία. Εν απουσία τέτοιας συμφωνίας, θα εξακολουθούν να ισχύουν τα προηγούμενα τιμολόγια.

ΑΡΘΡΟ 17

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

1. Στο πνεύμα της στενής συνεργασίας, τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη ή οι Αεροπορικές Αρχές αυτών θα συνεννοούνται μεταξύ τους κατά καιρούς με σκοπό την διασφάλιση της υλοποίησης και της ικανοποιητικής συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματος αυτής.
2. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιθυμεί να τροποποιήσει μια διάταξη της παρούσας Συμφωνίας, δύναται να ζητήσει διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αυτή η διαβούλευση θα αρχίσει εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία της αιτήματος. Τυχόν τροποποιήσεις που συμφωνούνται με αυτό τον τρόπο θα τίθενται σε ισχύ όταν θα έχουν επιβεβαιωθεί με ανταλλαγή διπλωματικών ανακοινώσεων κατόπιν ολοκλήρωσης των σχετικών εσωτερικών νόμιμων διαδικασιών.
3. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα (Πίνακας Διαδρομών) της παρούσας Συμφωνίας δύνανται να συμφωνούνται απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 18
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται να υιοθετήσει μέτρα για να διασφαλίσει την ασφάλεια των διαβατηρίων και άλλων ταξιδιωτικών εγγράφων του.
2. Σχετικά με αυτό, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται να καθιερώσει ελέγχους για την νόμιμη δημιουργία, έκδοση, πιστοποίηση και χρήση διαβατηρίων και άλλων ταξιδιωτικών εγγράφων και εγγράφων ταυτοποίησης που εκδίδονται από ή εκ μέρους εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται επίσης, να καθιερώσει ή βελτιώσει διαδικασίες για να διασφαλίσει ότι τα ταξιδιωτικά έγγραφα και τα έγγραφα ταυτοποίησης που χορηγούνται από αυτό είναι τέτοιας ποιότητας που δεν μπορούν εύκολα να χρησιμοποιηθούν εσφαλμένα και δεν μπορούν εύκολα να τροποποιηθούν, αντιγραφούν ή χορηγηθούν παράνομα.
4. Βάσει των παραπάνω στόχων, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τα διαβατήριά του και άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα σύμφωνα με τα Έγγραφα και τους Κανονισμούς του ΔΟΠΑ.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται επίσης, να ανταλλάζει επιχειρησιακές πληροφορίες αναφορικά με παραποιημένα ή πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα, και να συνεργάζεται με το άλλο μέρος για την ενίσχυση της αντίστασης σε απάτη που αφορά ταξιδιωτικό έγγραφο, περιλαμβανομένης της παραποίησης ή πλαστογράφησης ταξιδιωτικών εγγράφων, της χρήσης παραποιημένων ή πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων, της χρήσης έγκυρων ταξιδιωτικών εγγράφων από κακοποιούς, της χρήσης αυθεντικών ταξιδιωτικών εγγράφων από νόμιμους δικαιούχους για συμβολή στη διάπραξη παράνομης πράξης, της χρήσης ληγμένων ή ανακληθέντων ταξιδιωτικών εγγράφων, και της χρήσης ταξιδιωτικών εγγράφων που αποκτήθηκαν δολίως.

ΑΡΘΡΟ 19
ΑΝΕΠΙΘΥΜΗΤΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΚΑΙ ΑΠΕΛΑΣΙΜΟΙ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται να καθιερώσει δραστικούς ελέγχους των συνόρων.
2. Σχετικά με αυτό, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται να εφαρμόζει τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 9

(Διευκόλυνση) στην Σύμβαση σχετικά με τους ανεπιθύμητους και παράνομους επιβάτες και απελάσιμους προκειμένου να προάγει την συνεργασία για την καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης.

3. Βάσει των παραπάνω σκοπών, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται να χορηγεί ή να δέχεται, ανάλογα με την περίπτωση, την επιστολή που αφορά τα «παράνομα, παραποιημένα ή πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα ή αυθεντικά έγγραφα που επιδεικνύουν κακοποιού» που αναφέρονται στο Παράρτημα 9 (Διευκόλυνση) κατά τη λήψη δράσης βάσει σχετικών παραγράφων του Παραρτήματος για την κατάσχεση παράνομων, παραποιημένων ή πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων.

ΑΡΘΡΟ 20 **ΑΜΕΣΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ**

Οι επιβάτες, οι αποσκευές και τα εμπορεύματα άμεσης διέλευσης μέσω του εδάφους ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και που δεν αναχωρούν από την περιοχή του αερολιμένα που δεσμεύεται για αυτό τον σκοπό δεν θα υπόκεινται σε έλεγχο παρά μόνο για λόγους αεροπορικής ασφάλειας, ελέγχου για ναρκωτικές ουσίες, πρόληψης παράνομης εισόδου ή σε ειδικές περιπτώσεις. Σχετικά με αυτό, οι αποσκευές και τα εμπορεύματα άμεσης διέλευσης θα εξαιρούνται από τυχόν τελωνειακούς δασμούς.

ΑΡΘΡΟ 21 **ΘΕΜΙΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δέχεται:

- α) κάθε διορισμένος αερομεταφορέας να έχει δίκαιη και ίση δυνατότητα ανταγωνισμού στην παροχή της διεθνούς αερομεταφοράς που διέπεται από την Σύμβαση, και
- β) να λάβει δράση για να περιορίσει όλες τις μορφές διάκρισης ή αθέμιτων ανταγωνιστικών πρακτικών που επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστική θέση ενός διορισμένου αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 22 **ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δέχονται οι κάτωθι πρακτικές αερομεταφορέων να μπορούν να θεωρούνται πιθανές αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές που δύνανται να χρήζουν καλύτερης εξέτασης:

- α) χρέωση ναύλων και τιμών για δρομολόγια σε επίπεδα που είναι, συνολικά, ανεπαρκή για την κάλυψη των εξόδων παροχής των υπηρεσιών με τις οποίες σχετίζονται
 - β) την προσθήκη υπερβάλλουσας χωρητικότητας ή συχνότητας δρομολογίου
 - γ) οι εν λόγω πρακτικές διατηρούνται και δεν είναι προσωρινές
 - δ) οι εν λόγω πρακτικές έχουν σοβαρή αρνητική επίπτωση ή προκαλούν σημαντική ζημιά σε άλλον αερομεταφορέα
 - ε) οι εν λόγω πρακτικές αντικατοπτρίζουν προφανή πρόθεση ή έχουν τη πιθανή συνέπεια πλήξης, αποκλεισμού ή εξόδου άλλου αερομεταφορέα από την αγορά.
2. Με την επιφύλαξη των διαπραγματεύσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και 2 του Άρθρου 32 (Διευθέτηση Διαφορών), εάν οι Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θεωρούν ότι μια επιχείρηση ή επιχειρήσεις που προορίζονται ή εκτελούνται από τον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δύνανται να συνιστούν αθέμιτη ανταγωνιστική συμπεριφορά σύμφωνα με τους δείκτες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μπορεί να ζητήσει διαβούλευση σύμφωνα με το Άρθρο 17 (Διαβούλευση και Τροποποίηση) με σκοπό την επίλυση του προβλήματος. Ένα τέτοιο αίτημα θα συνοδεύεται από σημείωμα με τους λόγους του αιτήματος, και η διαβούλευση θα ξεκινήσει δεκαπέντε (15) ημέρες από το αίτημα.
3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιτύχουν λύση στο πρόβλημα μέσω διαβουλεύσεων, τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να επικαλεστούν τον μηχανισμό επίλυσης διαφορών βάσει του Άρθρου 32 (Επίλυση Διαφορών) για να λύσουν την διαφορά.

ΑΡΘΡΟ 23 **ΝΟΜΟΙ ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνονται μεταξύ τους για τους νόμους, τις πολιτικές και τις πρακτικές ανταγωνισμού ή τις αλλαγές αυτών, και τυχόν ειδικούς σκοπούς αυτών, που μπορεί να επηρεάσουν την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων βάσει αυτής της Συμφωνίας και θα προσδιορίσουν τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή τους.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στον βαθμό που επιτρέπουν οι νόμοι και κανονισμοί τους, θα βοηθούν τους αερομεταφορείς ο ένας του άλλου παρέχοντας καθοδήγηση ως προς την συμβατότητα προτεινόμενης πρακτικής αερομεταφορέα με τους νόμους, τις πολιτικές και τις πρακτικές τους περί ανταγωνισμού.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνονται μεταξύ τους εάν θεωρούν ότι υπάρχει ασυμβατότητα με την εφαρμογή των νόμων, πολιτικών και πρακτικών τους περί ανταγωνισμού και με τα ζητήματα που αφορούν την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας. Η διαδικασία διαβούλευσης που περιέχεται στο Άρθρο 17 (Διαβούλευση και Τροποποίηση) αυτής της Συμφωνίας θα χρησιμοποιείται, εάν ζητηθεί από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, για να καθορίσει εάν υπάρχει αυτή η διαφορά και για να βρει τρόπους επίλυσης ή ελαχιστοποίησής της.
4. Σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, κατά την εφαρμογή των νόμων, πολιτικών και πρακτικών της περί ανταγωνισμού, θα μελετά πλήρως και θετικά τις απόψεις που εκφράζει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και θα λαμβάνει υπόψη την διεθνή αβρότητα, μετριοπάθεια και αυτοσυγκράτηση.

ΑΡΘΡΟ 24

ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκχωρεί το δικαίωμα στον αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να πωλεί και να εμπορεύεται διεθνή δρομολόγια και σχετικά προϊόντα στην επικράτειά του (απευθείας ή μέσω αντιπροσώπων ή άλλων μεσολαβητών της επιλογής του αερομεταφορέα), περιλαμβανομένου του δικαιώματος ίδρυσης γραφείων, ηλεκτρονικά ή μη.
2. Κάθε αερομεταφορέας θα έχει δικαίωμα πώλησης μεταφοράς στο νόμισμα εκείνης της επικράτειας ή, κατά την ευχέρειά του, σε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα άλλων χωρών, και ένα άτομο θα είναι ελεύθερο να αγοράσει αυτή τη μεταφορά σε νόμισμα που δέχεται εκείνος ο αερομεταφορέας.

ΑΡΘΡΟ 25

ΑΛΛΑΓΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

1. Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας δύναται σε μία ή σε όλες τις πτήσεις για τις συμφωνημένες υπηρεσίες και κατ' επιλογή του, να αλλάζει αεροσκάφος στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή σε οποιοδήποτε σημείο των καθορισμένων διαδρομών.
2. Με σκοπό την αλλαγή λειτουργίας μέτρων αναφοράς, ένας διορισμένος αερομεταφορέας δύναται να χρησιμοποιεί τον δικό του εξοπλισμό και – με την επιφύλαξη των σχετικών κανονισμών κάθε Συμβαλλόμενου

Μέρους – μισθωμένο εξοπλισμό και δύναται να λειτουργεί βάσει εμπορικών συμφωνιών με άλλον αερομεταφορέα.

3. Ένας διορισμένος αερομεταφορέας δύναται να χρησιμοποιεί διαφορετικούς ή όμοιους αριθμούς πτήσης για τα τμήματα διαδρομής που χρησιμοποιεί την αλλαγή των αεροσκαφών.

ΑΡΘΡΟ 26 **ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ**

Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα έχει δικαίωμα να παρέχει τις δικές του υπηρεσίες εδάφους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή αλλιώς να αναθέτει σε άλλους αυτές τις υπηρεσίες, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, κατ' επιλογή του, με όποιους από τους προμηθευτές εξουσιοδοτούνται να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες. Όταν ή εφόσον οι νόμοι και οι κανονισμοί που ισχύουν για τις υπηρεσίες εδάφους στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους εμποδίζουν ή περιορίζουν την ελευθερία ανάθεσης σε άλλους αυτών των υπηρεσιών ή την αυτοεξυπηρέτηση, κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα αντιμετωπίζεται χωρίς διάκριση όσον αφορά την πρόσβασή του στην αυτοεξυπηρέτηση και τις υπηρεσίες εδάφους που παρέχονται από προμηθευτή ή προμηθευτές.

ΑΡΘΡΟ 27 **ΧΡΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ/ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ**

1. Κατά την λειτουργία ή προσφορά των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές, ο διορισμένος αερομεταφορέας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, είτε ως αερομεταφορέας λειτουργίας είτε ως αερομεταφορέας εμπορίας, με την επιφύλαξη των νόμων ή κανονισμών που γίνονται βάσει των νόμων του Συμβαλλόμενου Μέρους που τον διορίζει, δύναται να συνάπτει συνεργατικές συμφωνίες εμπορίας, όπως ενδεικτικά, κοινοπραξίες, δέσμευση χώρου ή χρήση κοινών κωδικών με:
 - α) αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς του ίδιου Συμβαλλόμενου Μέρους και/ή
 - β) αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και/ή
 - γ) αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς τρίτης χώρας.
2. Τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου δύνανται να ασκούνται μόνον όταν:
 - α) όλοι αυτοί οι αερομεταφορείς κατέχουν τα δέοντα δικαιώματα κίνησης και/ή εξουσιοδοτήσεις για τις διαδρομές ή μέρη αυτών, και

β) ως προς τα πωληθέντα εισιτήρια, ο διορισμένος αερομεταφορέας καθιστά σαφές στον αγοραστή στο σημείο πώλησης ότι πρόκειται για μια υπηρεσία χρήσης κοινού κωδικού, ποιος αερομεταφορέας θα λειτουργεί ουσιαστικά κάθε τομέα της υπηρεσίας και με τον οποίο αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς ο αγοραστής θα συνάπτει συμβατική σχέση.

3. Η χωρητικότητα που προσφέρει ο διορισμένος αερομεταφορέας ως ο αερομεταφορέας εμπορίας υπηρεσιών άλλων αερομεταφορέων δεν θα υπολογίζεται εις βάρος των δικαιωμάτων χωρητικότητας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τον αερομεταφορέα εμπορίας.

ΑΡΘΡΟ 28 **ΜΙΣΘΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Οι διορισμένοι αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν δικαίωμα να παρέχουν τις συμφωνημένες υπηρεσίες με τη χρήση μισθωμένου αεροσκάφους με ή χωρίς πλήρωμα από έναν αερομεταφορέα, περιλαμβανομένων τρίτων κρατών, εφόσον όλοι οι συμμετέχοντες σε αυτές τις συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις βάσει των νόμων και κανονισμών που εφαρμόζουν γενικά τα Συμβαλλόμενα Μέρη για αυτές τις συμφωνίες, όλες οι απαραίτητες εγκρίσεις έχουν χορηγηθεί πριν από τις προοριζόμενες λειτουργίες και συνάδουν με το Άρθρο 13 (Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων) και το Άρθρο 14 (Αεροπορική Ασφάλεια).
2. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα υποχρεώνει τους αερομεταφορείς που μισθώνουν στο εξωτερικό τον εξοπλισμό τους να κατέχουν δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας.
3. Η μίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) ενός αεροσκάφους αερομεταφορέα τρίτης χώρας, από τους διορισμένους αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να εκμεταλλεύονται τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παρούσα Συμφωνία, θα παραμένει έκτακτη ή θα εκπληρώνει προσωρινές ανάγκες, εφόσον ο αερομεταφορέας αυτής της τρίτης χώρας δεν απαγορεύεται να λειτουργεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση και/ή το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας. Θα υποβάλλεται προηγουμένως για έγκριση από τις αρμόδιες αρχές τόσο του εκμισθωτή όσο και του μισθωτή και στην αρμόδια αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στο οποίο προορίζεται να λειτουργήσει το πλήρως μισθωμένο αεροσκάφος.

ΑΡΘΡΟ 29 **ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Οι διορισμένοι αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα μπορούν να χρησιμοποιούν σε σχέση με την αεροπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων διατροφική μεταφορά προς ή από ένα σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Αυτοί οι αερομεταφορείς δύνανται να επιλέξουν να εκτελέσουν τη δική της διατροφική μεταφορά ή να την παρέχουν μέσω συμφωνίας, περιλαμβανομένης της χρήσης κοινού κωδικού, με άλλους μεταφορείς. Οι διατροφικές υπηρεσίες δύνανται να προσφέρονται ως άμεση υπηρεσία και σε ενιαία τιμή για την αεροπορική και την διατροφική μεταφορά συνδυαστικά, εφόσον οι επιβάτες και οι αποστολείς ενημερώνονται για τους παρόχους αυτής της μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ 30 **ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ**

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποστηρίζουν την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος προάγοντας την αειφόρο ανάπτυξη της αεροπορίας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ως προς τις λειτουργίες ανάμεσα στις αντίστοιχες επικράτειές τους να τηρούν τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές (SARPs) του Παραρτήματος 16 (Περιβαλλοντική Προστασία) της Σύμβασης και την υφιστάμενη πολιτική και οδηγία του ΔΟΠΑ για την περιβαλλοντική πολιτική.

ΑΡΘΡΟ 31 **ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΚΑΠΝΙΣΜΑΤΟΣ**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απαγορεύει το κάπνισμα σε όλες τις πτήσεις που μεταφέρουν επιβάτες στις επικράτειες των Συμβαλλόμενων Μερών. Αυτή η απαγόρευση θα ισχύει για όλα τα μέρη στο αεροσκάφος και θα ισχύει από την ώρα της επιβίβασης των επιβατών μέχρι την ολοκλήρωση της αποβίβασης αυτών.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λάβει όλα τα μέτρα που θεωρεί εύλογα για να διασφαλίσει την τήρηση από τους αερομεταφορείς του και τους επιβάτες του και τα μέλη του πληρώματός του των διατάξεων αυτού του Άρθρου, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής κατάλληλων προστίμων σε περίπτωση παραβίασης.

ΑΡΘΡΟ 32
ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Εάν προκύψει διαφορά ανάμεσα στα Συμβαλλόμενα Μέρη που αφορά την ερμηνεία ή εφαρμογή αυτής της συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταρχήν θα προσπαθήσουν να την επιλύσουν με διαπραγμάτευση.
2. Εάν δεν επιτευχθεί επίλυση με διαπραγμάτευση, τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να συμφωνήσουν για την παραπομπή της διαφοράς σε συμβουλευτικό όργανο ή σώμα.
3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν την επιλύσουν βάσει των παραγράφων 1 και 2 παραπάνω, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να παραπέμψει την διαφορά σε διαιτητικό δικαστήριο τριών διαιτητών, δύο εκ των οποίων θα οριστούν από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και ο τρίτος θα είναι επιδιαιτητής. Σε περίπτωση παραπομπής της διαφοράς σε διαιτησία, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίσει έναν διαιτητή εντός περιόδου εξήντα ημερών (60) από την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης για την παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία και ο επιδιαιτητής θα οριστεί εξήντα (60) ημέρες μετά από τον τελευταίο ορισμό από τους δύο που ορίστηκαν έτσι. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν ορίσει τον διαιτητή του εντός της καθορισμένης περιόδου ή οι ορισθέντες διαιτητές δεν συμφωνήσουν για τον επιδιαιτητή εντός της εν λόγω περιόδου, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να ορίσει τον διαιτητή του Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν όρισε ή τον επιδιαιτητή ανάλογα με την περίπτωση. Όμως, ο επιδιαιτητής θα είναι υπήκοος κράτους που έχει διπλωματικές σχέσεις με αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη τον καιρό που ορίστηκε.
4. Σε περίπτωση ορισμού του επιδιαιτητή από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας κωλύεται να ασκήσει τα καθήκοντά του ή εάν είναι υπήκοος του κράτους ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, ο ορισμός θα γίνει από τον Αντιπρόεδρο και εάν και ο Αντιπρόεδρος κωλύεται να ασκήσει τα εν λόγω καθήκοντα ή εάν είναι υπήκοος του κράτους ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, ο ορισμός θα πραγματοποιηθεί από το γηραιότερο μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι υπήκοος ενός Συμβαλλόμενου Μέρους.
5. Με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων που συμφωνούν τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το δικαστήριο διαιτησίας θα καθορίσει την διαδικασία του και τον τόπο διαιτησίας.

6. Οι αποφάσεις του δικαστηρίου διαιτησίας θα δεσμεύουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
7. Η αμοιβή και τα έξοδα του επιδιαιτητή θα κατανέμονται εξίσου από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, περιλαμβανομένων τυχόν εξόδων που βαρύνουν το Συμβούλιο (ΔΟΠΑ). Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλλει αυτόνομα τις αμοιβές και τα έξοδα του διαιτητή που το εκπροσωπεί.
8. Εάν και στον βαθμό που ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή ο διορισμένος αερομεταφορέας δεν τηρήσει απόφαση βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα περιορίσει, αρνηθεί ή ανακαλέσει τυχόν δικαιώματα ή προνόμια που εκχωρούνται βάσει της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 33

ΤΗΡΗΣΗ ΠΟΛΥΜΕΡΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ Ή ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ

Η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημα αυτής θα τροποποιείται για να συνάδει με τις πολυμερείς συμβάσεις ή Συμφωνίες, που δύνανται να καταστούν δεσμευτικές για τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

ΑΡΘΡΟ 34

ΛΗΞΗ

1. Ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται, οποτεδήποτε, να δώσει γραπτή ειδοποίηση στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την απόφασή του να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία. Αυτή η ειδοποίηση θα κοινοποιηθεί ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
2. Σε τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα λήξει δώδεκα (12) μήνες από την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η ειδοποίηση για καταγγελία αποσυρθεί μετά από κοινή συμφωνία πριν από την λήξη της περιόδου αυτής. Εν απουσία βεβαίωσης λήψης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει ληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες από την λήψη της ειδοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 35

ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟΝ ΔΟΠΑ

Η παρούσα Συμφωνία και τυχόν τροποποιήσεις αυτής θα καταχωρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 36
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημέρα της τελευταίας κοινοποίησης μέσω διπλωματικών διακοινώσεων από το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ότι έχει εκπληρώσει τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του για να τεθεί η παρούσα Συμφωνία σε ισχύ.

Μετά από την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 12 Μαΐου 1989, παύει να ισχύει.

Προς επιβεβαίωση των ανωτέρω, οι υπογράφωντες πληρεξούσιοι νομίμως εντεταλμένοι από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις τους, υπογράφουν την παρούσα Συμφωνία. Το Παράρτημα – Πίνακας Διαδρομών – συνιστά αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας.

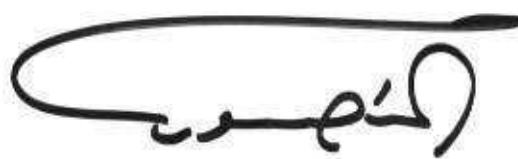
Έγινε στο Μόντρεαλ στις 26. Σεπτεμβρίου..... του έτους 2019, που αντιστοιχεί στις 27. /...4. / 1441 ΑΗ, σε δύο πρωτότυπα, στην Ελληνική, την Αραβική και την Αγγλική γλώσσα, όλα τα κείμενα είναι εξίσου γνήσια και κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έλαβε από ένα πρωτότυπο σε κάθε γλώσσα προς υλοποίηση. Σε περίπτωση διαφοράς στην ερμηνεία, θα ισχύει το κείμενο στην Αγγλική γλώσσα.

Για την Κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας



Αικατερίνη Νασικά
Πληρεξούσιος Υπουργός Α'
Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Ελλάδος
στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας
(ICAO)

Για την Κυβέρνηση του
Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας



Abdulhadi bin Ahmed Al-Mansouri
President of the General Authority
of Civil Aviation

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
Πίνακας Διαδρομών

Παράγραφος (1)

Ο διορισμένος αερομεταφορέας ή οι διορισμένοι αερομεταφορείς της Ελληνικής Δημοκρατίας θα έχουν δικαίωμα να εκτελούν διεθνή δρομολόγια και στις δύο κατευθύνσεις όπως ορίζεται κάτωθι:

Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας	Σημεία πέραν
Όλα τα διεθνή σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία	Όλα τα διεθνή σημεία στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας	Οποιαδήποτε σημεία

Παράγραφος (2)

Ο διορισμένος αερομεταφορέας ή οι διορισμένοι αερομεταφορείς του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας θα έχουν δικαίωμα να εκτελούν διεθνή δρομολόγια και στις δύο κατευθύνσεις όπως ορίζεται κάτωθι:

Σημεία στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Σημεία πέραν
Όλα τα διεθνή σημεία στο Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας	Οποιαδήποτε σημεία	Όλα τα διεθνή σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία

Παράγραφος (3)

Σημειώσεις για τα δρομολόγια που θα εκτελούνται από τον διορισμένο αερομεταφορέα/αερομεταφορείς αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών.

1. Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν των καθορισμένων διαδρομών δύνανται, κατ' επιλογή των διορισμένων αερομεταφορέων, να παραλείπονται για τυχόν ή όλες τις πτήσεις, εφόσον αυτή η υπηρεσία αρχίζει ή τελειώνει στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τον αερομεταφορέα/τους αερομεταφορείς.
2. Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας δύναται να εξυπηρετεί ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν αυτών που ορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας με την προϋπόθεση ότι τα δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας θα ασκείται μεταξύ εκείνων των σημείων και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εάν συναφθεί σχετική συμφωνία ανάμεσα στα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

3. Το δικαίωμα του διορισμένου αερομεταφορέα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελεί πτήσεις για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα 5^{ης} ελευθερίας) θα υπόκειται σε ξεχωριστή συμφωνία ανάμεσα στις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA**

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter, "the Contracting Parties");

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

1. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annexes and amendments adopted under Articles 90 and 94 of the Convention thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.
2. The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Hellenic Republic, the Governor of Civil Aviation Authority and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, and in both cases, any other person or body authorized to perform any functions to which this Agreement relates.
3. The term "designated airline" means an airline, designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement.
4. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, cargo and baggage 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.
5. The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.
6. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
7. The term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto.
8. The term "Route Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement.

9. 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 air service" means, the capacity of 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.
10. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.
11. The term "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire.
12. The term "domestic air transportation" is air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in a State territory are destined to another point in that same State's territory.
13. The term "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State.
14. The term "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire.
15. The term "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.
16. The term "code-share" means cooperative marketing arrangements between two or more designated airlines for conducting operations.
17. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

ARTICLE 2

GRANTING OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - 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 specified for that route in the schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo, baggage and mail.
3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, baggage or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - 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; and
 - b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
 - i) it is established in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Saudi Arabia; and
 - ii) the Kingdom of Saudi Arabia has and maintains effective regulatory control of the airline; and

- c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety Provisions) and Article 14 (Aviation Security); and
- d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied – in conformity with the provisions of the Convention – to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently.

- 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; or
- b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:
 - i) it is not established in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia and is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Saudi Arabia; or
 - ii) the Kingdom of Saudi Arabia is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
- c) in the event of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety Provisions) and Article 14 (Aviation Security); or
- d) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

ARTICLE 5
USER CHARGES

1. 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.
2. 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.
3. Each Contracting Party may request consultations on user charges, and any changes imposed on such charges.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND TAXATION

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its relevant applicable legislation from customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges not based on the cost of services provided on arrival of aircraft, on fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory 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.
2. The exemptions granted in paragraph 1 of this Article shall also apply to:
 - a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within airport boundaries and, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
 - b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party, within airport boundaries and for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - c) Fuel and lubricants to supply outbound aircraft operated on international services by the airlines designated by the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part

of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline 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 the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations 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 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airline(s) of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. The agreed services provided by the designated airline(s) 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 the carriage of passengers, cargo, baggage and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.
3. Provision for the carriage of passengers and cargo including 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 between the two Contracting Parties.
4. In order that the designated airline(s) to be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

5. The Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies, in accordance with Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement.

ARTICLE 8

APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline(s) of either Contracting Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed services, submit its proposed timetables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 9

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 their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to its National Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of either 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 10

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. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.
4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 11 **TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter has the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

ARTICLE 12 **RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid 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 still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are

equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals 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 used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

ARTICLE 13

AVIATION SAFETY PROVISIONS

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. 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 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorisation) 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 EU Member State, the rights of the Kingdom of Saudi Arabia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety

standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 14 **AVIATION SECURITY**

1. 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 to the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Contracting Parties adhere to.
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 to the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention, 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 who have their principal place of business or permanent residence in their territory 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 to such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into,

departure from, or while within the territory of that other Contracting Party, 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 inspect passengers, crew, carry-on items, 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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, 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 15

AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of air services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services for other airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and
 - b) both Contracting Parties shall facilitate the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

ARTICLE 16

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service.
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) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
 - b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
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 17

CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the two Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and Annex thereto.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following the completion of the internal relevant legal procedures.
3. Modifications to the Annex (Route Schedule) of this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

ARTICLE 18

SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.
3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
4. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO related Documents and Regulations.
5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 19
**INADMISSIBLE AND UNDOCUMENTED PASSENGERS
 AND DEPORTEES**

1. Each Contracting Party agrees to establish effective border controls.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.
3. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Annex 9 (Facilitation) when taking action under relevant paragraphs of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

ARTICLE 20
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. In this regard, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from any customs duties.

ARTICLE 21
FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the Agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 22

SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices that may merit closer examination:
 - a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
 - e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market.
2. Without prejudice to the negotiations provided for in paragraph 1 and 2 of Article 32 (Settlement of Disputes), if the Aeronautical Authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultation and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.
3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 32 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

ARTICLE 23

COMPETITION LAWS

1. The Contracting Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Contracting Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance

as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

3. The Contracting Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the implementation of this Agreement; the consultation process contained in Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement shall, if so requested by either Contracting Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.
4. In the event agreement is not reached, each Contracting Party shall, in implementing its competition laws, policies and practices, give full and positive consideration to the views expressed by the other Contracting Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.

ARTICLE 24

SALE AND MARKETING OF AIR SERVICE PRODUCTS

1. Each Contracting Party shall accord airlines of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory (directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice), including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

ARTICLE 25

CHANGE OF GAUGE

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes.
2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and – subject to relevant regulations of each Contracting Party – leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 26 **GROUND HANDLING**

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 27 **CODESHARING / COOPERATIVE ARRANGEMENTS**

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline of one Contracting Party, whether as the operating or marketing airline may, subject to the laws or regulations made pursuant to those laws of the Contracting Party designating it, enter into cooperative marketing arrangements, including but not limited to, joint ventures, blocked space or code sharing with:
 - a) an airline or airlines of the same Contracting Party; and/or
 - b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and/or
 - c) an airline or airlines of a third country.
2. The entitlements set out in paragraph 1 of this Article may be exercised only where:
 - a) all such airlines hold appropriate traffic rights and/or authorizations to operate on the route and segments concerned; and
 - b) in respect of any tickets sold, the designated airline makes it clear to the purchaser at the point of sale that it is a codeshare service, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
3. The capacity offered by a designated airline as the marketing airline on services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the marketing airline.

ARTICLE 28

AIRCRAFT LEASING

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any airline, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements, all necessary approvals have been issued before the intended operations and comply with Article 13 (Aviation Safety Provisions) and Article 14 (Aviation Security).
2. Neither Contracting Party shall require the airlines leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.
3. The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an airline of a third country, by the designated airlines of each Contracting Party, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs, provided that the airline of such third country is not prohibited to operate in the European Union and/or the Kingdom of Saudi Arabia. It shall be submitted for prior approval to the competent authorities of both the lessor and the lessee and to the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft.

ARTICLE 29

INTERMODAL SERVICES

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

ARTICLE 30

ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective

territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 (Environmental Protection) to the Convention and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 31 **BAN ON SMOKING**

1. Each Contracting Party shall prohibit smoking on all flights carrying passengers between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplaning of passengers is completed.
2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 32 **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 endeavor to settle it by negotiation.
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, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization

may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing Contracting Party or the umpire as the case may require. However, the umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.
5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.
7. The fees and expenses of the umpire shall be shared equally by the Contracting Parties, including any expenses incurred by (ICAO) Council. Each Contracting Party shall independently bear the fees and expenses of the arbitrator representing it.
8. 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 under this Agreement.

ARTICLE 33 **CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS**

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform to any multilateral conventions or Agreements, which may become binding upon the Contracting Parties.

ARTICLE 34 **TERMINATION**

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual 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 35 **REGISTRATION WITH ICAO**

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

ARTICLE 36 **ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled the necessary measures in accordance with its laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

Upon entry into force of this Agreement the Agreement between the Government of the Hellenic Republic and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia of Air Transport, done at Athens on 23rd May 1989, shall be terminated.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed this Agreement. The Annex – Route Schedule – forms an integral part of this Agreement.

ANNEX
Route Schedule

Section (1)

The designated airline or airlines of the Hellenic Republic shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Hellenic Republic	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Any international points in the Hellenic Republic	Any Points	Any international points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any Points

Section (2)

The designated airline or airlines of the Kingdom of Saudi Arabia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Intermediate Points	Points in the Hellenic Republic	Points Beyond
Any international points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any Points	Any international points in the Hellenic Republic	Any Points

Section (3)

Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) of both Contracting Parties.

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).
2. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties.
3. The right of the designated airline(s) of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between 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.

Άρθρο δεύτερο

Παύση ισχύος της Συμφωνίας περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας της 23ης Μαΐου 1989 - Κατάργηση ν. 1997/1991

Από τη θέση σε ισχύ της Συμφωνίας, που κυρώνεται με τον παρόντα, παύει να ισχύει η Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας της 23ης Μαΐου 1989 και καταργείται ο κυρωτικός αυτής ν. 1997/1991 (Α' 197).

Άρθρο τρίτο**Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων της παρ. 1 του άρθρου 36 αυτής.

Αθήνα, 28 Απριλίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ. - Άδ. Γεωργιάδης

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Νικ. - Γ. Δένδιας

Π. Θεοδωρικάκος

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΛΟΥ

Κ. Τσιάρας

Π. Μηταράκης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κων. Καραμανλής

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θ. Σκυλακάκης

Συνοπτική Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

**Σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο
«Κύρωση της Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας
και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας»**

Επισπεύδον Υπουργείο: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας:

- 1. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης, Τμήμα Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών, Email: d1b@hcaa.gr, +2109973154-160,**
- 2. Κεφαλίδου Φωτεινή, Νομική Σύμβουλος, Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τηλ. 6932422103,**
- 3. Τσάγκα Ευαγγελία, Διευθύντρια Γραφείου Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τηλ. 6937288500**

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

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

- ¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.
- ² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.
- ³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.
- ⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.
- ⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Αεροπορική Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ, στις 26 Σεπτεμβρίου 2019. Με την προς κύρωση Συμφωνία επιδιώκονται η προώθηση ενός συστήματος διεθνούς αεροπορίας στη βάση του ανταγωνισμού των αερομεταφορέων στην αγορά με ελάχιστες κυβερνητικές παρεμβάσεις και η διασφάλιση του υψηλότερου βαθμού ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ, στις 26 Σεπτεμβρίου 2019, 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 τη Σαουδική Αραβία.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά; Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία έχει ως αρμοδιότητα την άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της πολιτικής αεροπορίας και την εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων, 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, τους αερομεταφορείς και το επιβατικό κοινό.
Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	

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.

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;	
	Η προς κύρωση Συμφωνία αντικαθιστά τη Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 23 Μαΐου 1989 και κυρώθηκε με τον ν. 1997/1991 (Α' 197).	
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;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων.
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 ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒  X ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒  X				
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης; <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">i) βραχυπρόθεσμοι:</td><td> Η προς κύρωση Συμφωνία παρέχει δυνατότητα διορισμού εγκατεστημένων στην Ελλάδα αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών. Η σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών πραγματοποιείται με απευθείας πτήσεις διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών. </td></tr> <tr> <td>ii) μακροπρόθεσμοι:</td><td> Η Συμφωνία εξασφαλίζει σύγχρονο διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών των δύο </td></tr> </table>	i) βραχυπρόθεσμοι:	Η προς κύρωση Συμφωνία παρέχει δυνατότητα διορισμού εγκατεστημένων στην Ελλάδα αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών. Η σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών πραγματοποιείται με απευθείας πτήσεις διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών.	ii) μακροπρόθεσμοι:	Η Συμφωνία εξασφαλίζει σύγχρονο διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών των δύο
i) βραχυπρόθεσμοι:	Η προς κύρωση Συμφωνία παρέχει δυνατότητα διορισμού εγκατεστημένων στην Ελλάδα αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών. Η σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών πραγματοποιείται με απευθείας πτήσεις διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των δύο πλευρών.				
ii) μακροπρόθεσμοι:	Η Συμφωνία εξασφαλίζει σύγχρονο διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα σύναψης εμπορικών συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών των δύο				

	πλευρών και εταιρειών τρίτων χωρών, μίσθωσης αεροσκάφους και διατροφικών μεταφορών.
--	---

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 ☐
	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	
	<i>Άρθρο</i>	<i>Στόχος</i>
	Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου	Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Αεροπορική Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ, στις 26 Σεπτεμβρίου 2019.
	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, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παροχή εξουσιοδότησης και τη χορήγηση αδειών στις ανωτέρω εταιρείες. 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 υπό κύρωση Συμφωνίας.
	Άρθρο 4	Προβλέπεται δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας των αερομεταφορέων σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις 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.

	Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ανάκλησης ή αναστολής ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων περί ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.
Άρθρο 5	Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών στους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, χωρίς διακρίσεις και προνομιακή μεταχείριση, για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων κατά την εκμετάλλευση των συμφωνημένων διαδρομών. Παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων χρέωσης και των αερομεταφορέων και η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το εύλογο ύψος των τελών.
Άρθρο 6	Με το άρθρο αυτό τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την αμοιβαία απαλλαγή, βάσει της σχετικής νομοθεσίας τους, από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων και άλλων αντικειμένων, που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς τους 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 αερομεταφορέα της Σαουδικής Αραβίας, εάν εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων στην επικράτειά της ή μεταξύ σημείου στην επικράτειά της και άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε..
Άρθρο 7	Προβλέπεται η υποχρέωση επίτευξης επαρκούς χωρητικότητας από τις αεροπορικές εταιρείες για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείων, κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών. Σε περίπτωση διαφωνίας επί θεμάτων χωρητικότητας, προβλέπεται διενέργεια διαβουλεύσεων. Η εκμετάλλευση σε σημεία των διαδρομών εκτός των δύο συμβαλλομένων μερών συμφωνείται από τις αεροπορικές αρχές των συμβαλλομένων μερών.
Άρθρο 8	Θεσπίζεται υποχρέωσή των αεροπορικών εταιρειών των συμβαλλομένων μερών να υποβάλλουν στην αεροπορική αρχή του άλλου μέρους προς έγκριση τα προγράμματα δρομολογίων τους, καθώς και πιθανές μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους, τριάντα (30) ημέρες πριν από την έναρξη των δρομολογίων.
Άρθρο 9	Προβλέπεται η δυνατότητα παροχής, από τις αεροπορικές αρχές και τις αεροπορικές εταιρείες των μερών, πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.
Άρθρο 10	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.
Άρθρο 11	Προβλέπεται η δυνατότητα μεταφοράς του πλεονάσματος των

	εσόδων του αερομεταφορέα στην χώρα του, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς ξένου συναλλάγματος του κάθε συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 12	Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και πτητικής ικανότητας και 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 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία 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 13	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην αεροπορική ασφάλεια. Ειδικότερα, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας ως προς τις αεροπορικές εγκαταστάσεις, 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 στο δικαίωμα της Σαουδικής Αραβίας 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 Ε.Ε.
Άρθρο 14	Θεσπίζεται υποχρέωση προστασίας της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες πράξεις, 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 πρόληψη παράνομων πράξεων κατά της

	ασφάλειας 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 ασφάλειας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους.
Άρθρο 15	Περιέχονται ρυθμίσεις σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση διοικητικού, τεχνικού, εκτελεστικού και άλλου εξειδικευμένου προσωπικού των αερομεταφορέων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 16	Προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλόμενων μερών καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει των κανόνων της αγοράς. Επιπλέον, προβλέπεται ότι οι αεροπορικές αρχές των συμβαλλόμενων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να προστατεύουν τους καταναλωτές από υπερβολικές τιμές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά και να προλαμβάνουν την εφαρμογή τιμολογίων που συνιστούν αθέμιτο ανταγωνισμό. Οι αεροπορικές αρχές έχουν το δικαίωμα να ζητούν από τις εταιρείες πληροφορίες σχετικά με τα τιμολόγια τους. Σε περίπτωση διαφωνίας των συμβαλλόμενων μερών επί θεμάτων που αφορούν στα τιμολόγια, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων.
Άρθρο 17	Προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αεροπορικών αρχών, που πραγματοποιούνται εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος. Επιπλέον, καθορίζονται η διαδικασία τροποποίησης της υπό κύρωση Συμφωνίας, η οποία τίθεται σε ισχύ με ανταλλαγή ρηματικών διακοινώσεων, μετά την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών των μερών και του Πίνακα διαδρομών, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των αεροπορικών αρχών των συμβαλλόμενων μερών.
Άρθρο 18	Συμφωνείται μεταξύ των μερών η υιοθέτηση μέτρων για τη διασφάλιση διαβατηρίων και ταξιδιωτικών εγγράφων, μέσω της διενέργειας ελέγχων σχετικά με την έκδοση, πιστοποίηση και χρήση διαβατηρίων που εκδίδονται στην επικράτειά τους. Επίσης, προβλέπεται ότι τα διαβατήρια και τα υπόλοιπα ταξιδιωτικά έγγραφα χορηγούνται από τα μέρη σύμφωνα με τους Κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και ότι τα μέρη θα συνεργάζονται με στόχο την καταπολέμηση της απάτης που αφορά σε ταξιδιωτικά έγγραφα.
Άρθρο 19	Συμφωνείται μεταξύ των μερών η καθιέρωση συννοριακών ελέγχων σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος 9 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7.12.1944 και κυρώθηκε με τον ν. 211/1947 (Α'35) (Σύμβαση του Σικάγο).
Άρθρο 20	Προβλέπεται η διενέργεια ελέγχου σε επιβάτες, αποσκευές και εμπορεύματα άμεσης διέλευσης μέσω του εδάφους ενός

	συμβαλλόμενου μέρους που παραμένουν στον αερολιμένα, μόνο για λόγους αεροπορικής ασφάλειας, για ναρκωτικές ουσίες, καθώς και για πρόληψη παράνομης εισόδου. Τελωνειακοί δασμοί δεν επιβάλλονται σε αποσκευές και εμπορεύματα άμεσης διέλευσης.
Άρθρο 21	Προβλέπεται η υποχρέωση των μερών για δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών για την παροχή διεθνούς αερομεταφοράς και η μέριμνα για την εξάλειψη διακρίσεων και πρακτικών αντίθετων στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό.
Άρθρο 22	Αναγνωρίζονται ως αθέμιτες, ανταγωνιστικές πρακτικές που έχουν σοβαρή επίπτωση στους αερομεταφορείς όπως οι χαμηλές χρεώσεις ναύλων, η υπερβάλλουσα χωρητικότητα ή συχνότητα δρομολογίων που έχουν σοβαρή επίπτωση ή ζημία σε άλλον αερομεταφορέα, με πιθανή συνέπεια τον αποκλεισμό του από την αγορά. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών επί θεμάτων αθέμιτου ανταγωνισμού, προβλέπεται η δυνατότητα διεξαγωγής διαβουλεύσεων και, σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας, η προσφυγή στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών, σύμφωνα με το άρθρο 32.
Άρθρο 23	Προβλέπεται η παροχή ενημέρωσης για το νομικό πλαίσιο, τις πολιτικές, τις πρακτικές θεμιτού ανταγωνισμού και τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή τους και η παροχή βοήθειας στους αερομεταφορείς επί θεμάτων ανταγωνισμού. Επίσης, σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών επί των ανωτέρω θεμάτων, προβλέπεται η δυνατότητα διεξαγωγής διαβουλεύσεων.
Άρθρο 24	Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις σχετικά με το δικαίωμα των αερομεταφορέων των συμβαλλομένων μερών να πωλούν και να εμπορεύονται διεθνή δρομολόγια και σχετικά προϊόντα.
Άρθρο 25	Προβλέπεται η δυνατότητα αλλαγής αεροσκάφους από τους αερομεταφορείς κατά την εκτέλεση δρομολογίων στις συμφωνημένες διαδρομές.
Άρθρο 26	Παρέχεται η δυνατότητα στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα μέρη να παρέχουν δικές τους υπηρεσίες εδάφους ή να επιλέγουν μεταξύ παρόχων, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο κάθε συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 27	Παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών το δικαίωμα να συνάπτουν συνεργασίες, όπως κοινοπραξίες δέσμευσης χώρου ή χρήσης κοινού κωδικού με αερομεταφορείς των μερών ή με αερομεταφορείς τρίτων χωρών.
Άρθρο 28	Παρέχεται στους αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών η δυνατότητα να μισθώνουν, για περιορισμένο χρόνο, αεροσκάφη με ή χωρίς πλήρωμα από αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών ή τρίτων χωρών και προβλέπονται οι όροι των εν λόγω μισθώσεων.
Άρθρο 29	Προβλέπεται η δυνατότητα χρήσης διατροφικής μεταφοράς κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων

	προς ή από ένα σημείο της επικράτειας του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Διατροφική είναι η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω διαφορετικών μέσων μεταφοράς στην ίδια μονάδα φόρτωσης. Το σύστημα διατροφικών μεταφορών αποτελείται από δύο ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.
Άρθρο 30	Συμφωνείται μεταξύ των μερών η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και η δράση σύμφωνα με το Παράρτημα 16 (περιβαλλοντική προστασία) της Σύμβασης του Σικάγο.
Άρθρο 31	Συμφωνείται μεταξύ των μερών η απαγόρευση του καπνίσματος στις πτήσεις που εκτελούν οι αερομεταφορείς μεταξύ των δύο χωρών και προβλέπεται η λήψη μέτρων προς τον σκοπό αυτό.
Άρθρο 32	Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 33	Ρυθμίζεται η σχέση της υπό κύρωση Συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες οι οποίες ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
Άρθρο 34	Προβλέπεται η λήξη της υπό κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας, η οποία κοινοποιείται ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
Άρθρο 35	Προβλέπεται η καταχώρηση της Συμφωνίας στα αρχεία που τηρεί ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας.
Άρθρο 36	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας και η λήξη της ισχύουσας Συμφωνίας περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 23.5. 1989 και κυρώθηκε με τον ν. 1997/1991 (Α' 197), μετά τη θέση σε ισχύ της υπό κύρωση Συμφωνίας.
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 συμφωνείται μεταξύ των αεροπορικών αρχών των συμβαλλομένων μερών.
Δεύτερο του σχεδίου νόμου	Από τη θέση σε ισχύ της υπό κύρωση Συμφωνίας παύει να ισχύει η υφιστάμενη Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 23.5.1989, και καταργείται ο κυρωτικός της ν. 1997/1991 (Α' 197).
Τρίτο του σχεδίου νόμου	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου και της Συμφωνίας που κυρώνεται.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν προκαλείται επιβάρυνση για την έναρξη εφαρμογής της ρύθμισης.

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 υφίσταται κίνδυνος 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)	
☐	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 τελουμένων 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 παρανόμων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία, Μόντρεαλ 24.2.1988 [ν. 1913/1990, (Α' 177)] • Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, Αθήνα 23.5.1989 [ν. 1997/1991 (Α' 197)].
--	--

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	

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

27.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις
28.	Κατάργηση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	Καταργούμενες διατάξεις
	Άρθρο δεύτερο Παύση ισχύος Συμφωνίας περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας της 23ης Μαΐου 1989 - Κατάργηση ν. 1997/1991 Από την έναρξη ισχύος της Συμφωνίας που κυρώνεται με τον παρόντα παύει να ισχύει η Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας της 23ης Μαΐου 1989 και καταργείται ο κυρωτικός αυτής ν. 1997/1991 (Α' 197).	ν. 1997/1991 (Α' 197) Άρθρο πρώτο Κυρώνεται και έχει την ισχύ που προβλέπει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Συμφωνία περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας μετά του Παραρτήματος αυτής, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 23 Μαΐου 1989, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής: Συμφωνία περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας. Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση του

	Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, στο εξής καλούμενες "τα Συμβαλλόμενα Μέρη", οι οποίες είναι Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που ανοίχτηκε για υπογραφή στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944, επιθυμούσες να συνάψουν μια Συμφωνία περί Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους, συμφώνησαν τα ακόλουθα: Άρθρο 1 (ι) Για τους σκοπούς της Συμφωνίας αυτής, εκτός εάν το κείμενο απαιτεί διαφορετικά: (α) "αεροπορικές αρχές" σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το διοικητή της Υπηρεσίας πολιτικής Αεροπορίας και στην περίπτωση της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας τον Πρόεδρο της Πολιτικής Αεροπορίας, ή και στις δύο περιπτώσεις, οποιαδήποτε άλλη αρχή ή πρόσωπο εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες που ασκούνται τώρα από τις προαναφερόμενες αρχές. (β) "Συμφωνημένα δρομολόγια" σημαίνει τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της Συμφωνίας αυτής, για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό. (γ) "Συμφωνία" σημαίνει αυτήν τη Συμφωνία, το Παράρτημα που επισυνάπτεται σ' αυτήν και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις στη Συμφωνία ή στο Παράρτημα. (δ) "Σύμβαση" σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που ανοίχτηκε για υπογραφή στο Σικάγο
--	---

	στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει: (ι) οποιαδήποτε τροποποίησή της, η οποία έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 94 (α) και έχει κυρωθεί νομοθετικά από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, και (ιι) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιοδήποτε τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 90 της Σύμβασης εκείνης, εφ' όσον μια τέτοια τροποποίηση ή Παράρτημα έχει ισχύ σε κάποια δεδομένη στιγμή για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. (ε) "Ορισθείσα αεροπορική εταιρία" σημαίνει την αεροπορική εταιρία που ορίστηκε και εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 3 της Συμφωνίας αυτής. (στ) "τιμολόγια" σημαίνει τα ποσά που πρέπει να καταβληθούν για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους με τους οποίους θα καταβάλλονται, περιλαμβανομένων των ποσών και των όρων για άλλες υπηρεσίες που θα προσφέρονται από το μεταφορέα, σε συνδυασμό με την αερομεταφορά, εξαιρουμένων των αμοιβών που καταβάλλονται για τη μεταφορά ταχυδρομείου. (ζ) "Εδαφος", "αεροπορική γραμμή", "Διεθνής αεροπορική γραμμή", "αεροπορική εταιρία" και "στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς" έχουν την έννοια που τους έχει αντίστοιχα δοθεί στα άρθρα 2 και 96 της Σύμβασης. (η) "Διακοπή ταξιδιού" σημαίνει μια κατ' επιλογήν του επιβάτη διακοπή ταξιδιού, που συμφωνήθηκε εκ των προτέρων με την ορισθείσα αεροπορική εταιρία, σε σημείο μεταξύ
--	--

	του τόπου αναχώρησης και του τόπου προορισμού. Άρθρο 2 1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα ακόλουθα δικαιώματα, σε σχέση με τα διεθνή αεροπορικά δρομολόγια της αεροπορικής εταιρίας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους: (α) το δικαίωμα να πετά πάνω από το έδαφός του χωρίς να προσγειώνεται. (β) Το δικαίωμα να σταθμεύει στο έδαφός του για μη εμπορικούς σκοπούς. 2. Κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων επί των διαδρομών που καθορίζονται στο παράρτημα (στο εξής καλούμενες "τα συμφωνημένα δρομολόγια" και "οι διαδρομές που καθορίστηκαν" αντίστοιχα), η αεροπορική εταιρία που εξουσιοδοτήθηκε από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαμβάνει, επιπρόσθετα των δικαιωμάτων που καθορίζονται στην παράγραφο (1) αυτού του άρθρου και στην έκταση που καθορίζεται στο Παράρτημα, το δικαίωμα να σταθμεύει στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση διεθνούς κίνησης σε επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο, χωριστά ή σε συνδυασμό. (3) Κανένα σημείο της παραγράφου (2) αυτού του άρθρου δεν θα θεωρηθεί ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που ορίστηκε το προνόμιο να επιβιβάζει, στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο μεταφερόμενο
--	--

	με αμοιβή ή μίσθωση και προοριζόμενο για άλλο σημείο στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. ` Άρθρο 3 (1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να ορίσει εγγράφως προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μια αεροπορική εταιρία με σκοπό την εκμετάλλευση των γραμμών που συμφωνήθηκαν στις διαδρομές που καθορίστηκαν και να αποσύρει ή να αλλάξει αυτόν τον ορισμό. (2) Με τη λήψη τέτοιου διορισμού από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, οι αεροπορικές αρχές αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγήσουν χωρίς καθυστέρηση στην αεροπορική εταιρία που ορίστηκε την απαιτούμενη άδεια εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (3) αυτού του άρθρου. (3) Με τη λήψη της άδειας αυτής η αεροπορική εταιρία θα μπορεί οποτεδήποτε να αρχίσει να εκτελεί δρομολόγια που συμφωνήθηκαν, εν μέρει ή στο σύνολό τους, εφόσον η αεροπορική εταιρία συμμορφώνεται με τις διατάξεις της Συμφωνίας που έχουν εφαρμογή και τα τιμολόγια που καθορίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 αυτής της Συμφωνίας και έχουν ισχύ, σε ό,τι αφορά αυτά τα δρομολόγια. (4) Οι αεροπορικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να ανακαλέσουν ή να αναστείλουν τις εξουσιοδοτήσεις που αναφέρονται σ' αυτό το άρθρο της Συμφωνίας, σε σχέση με μια αεροπορική εταιρία που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή να επιβάλουν όρους προσωρινά ή μόνιμα
--	--

	σε οποιαδήποτε περίπτωση κατά την οποία: (α) η αεροπορική αυτή εταιρία δεν είναι ικανή να τις πείσει ότι έχει τη δυνατότητα να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τους νόμους και κανονισμούς που κανονικά και λογικά εφαρμόζονται κατά την εκμετάλλευση των διεθνών αεροπορικών γραμμών από τις αρχές αυτές σύμφωνα με τη Σύμβαση (β) η αεροπορική εταιρία παραλείψει να συμμορφωθεί με τους νόμους και κανονισμούς εκείνου το Συμβαλλόμενου Μέρους (γ) οι αρχές αυτές δεν πείθονται ότι η ουσιαστική κυριότητα και ο πραγματικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρίας βρίσκεται στα χέρια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει ορίσει την αεροπορική εταιρία ή των υπηκόων του (δ) η αεροπορική εταιρία δεν εκτελεί δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται από τη Συμφωνία αυτή (5) Εκτός από την περίπτωση που απαιτείται άμεση ενέργεια για να προληφθεί παράβαση των νόμων και των κανονισμών που προβλέπονται παραπάνω, τα δικαιώματα που απαρριθμούνται στην παράγραφο (4) αυτού του άρθρου θα ασκούνται μόνο ύστερα από διαβουλεύσεις με τις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με το άρθρο 12 της Συμφωνίας αυτής. Άρθρο 4 (1) Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, που αφορούν την είσοδο στο
--	---

	παραμονή σε ή αναχώρηση από το έδαφός του, των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στη διεθνή αεροναυτιλία ή που αφορούν στην τεχνική εκμετάλλευση και την πτήση των αεροσκαφών αυτών, θα εφαρμόζονται από την αεροπορική εταιρία που ορίσθηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, κατά την είσοδο στο, αναχώρηση από και κατά την παραμονή στο παραπάνω έδαφος. (2) Οι νόμοι και οι κανονισμοί του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν είσοδο, ελευθεροκοινωνία, διαμετακόμιση, μετανάστευση, διαβατήρια, τελωνεία και απομόνωση, θα εφαρμόζονται από την αεροπορική εταιρία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από ή για λογαριασμό των πληρωμάτων τους, των επιβατών του φορτίου και του ταχυδρομείου τους κατά τη διάπτυσή του, είσοδο στο, αναχώρηση από και όσο θα βρίσκονται στο έδαφος του Συμβαλλόμενου αυτού Μέρους. Αποσκευές και φορτίο σε άμεση διαμετακόμιση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους. Άρθρο 5 (1) Πιστοποιητικά πλωιμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και επαγγελματικές άδειες, που εκδόθηκαν ή που αναγνωρίστηκαν από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος και ισχύουν, θα αναγνωρίζονται σαν ισχύοντα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος με σκοπό την εκμετάλλευση των γραμμών που συμφωνήθηκαν στις διαδρομές που καθορίστηκαν, με την προϋπόθεση ότι τα πιστοποιητικά αυτά ή οι άδειες
--	---

	εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν σε εφαρμογή και σύμφωνα με τα πρότυπα που καθιερώνονται από τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί πάντως το δικαίωμα να μην αναγνωρίζει πιστοποιητικά ικανότητας, και αδείας που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος με σκοπό την πτήση πάνω από το εδαφός του. (2) Αν τα δικαιώματα ή οι όροι των αδείων ή των πιστοποιητικών, που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο (1), εκδόθηκαν από τις αεροπορικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για οποιοδήποτε πρόσωπο ή οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε ή σε σχέση με το αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται τις γραμμές που συμφωνήθηκαν στις διαδρομές που καθορίστηκαν, επιτρέπουν μια διαφορά από τους κανόνες που καθιερώνει η Σύμβαση και η διαφορά αυτή υποβληθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 12 της Συμφωνίας αυτής, με τις αεροπορικές αρχές εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πειστούν ότι η πρακτική αυτή τους είναι αποδεκτή. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελέσει τη βάση για την εφαρμογή της παραγράφου (4) του άρθρου 3 της Συμφωνίας αυτής. ` Άρθρο 6 (1) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, με βάση την αμοιβαιότητα, θα απαλλάσσει
--	--

	την αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση με βάση την εθνική της νομοθεσία από περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις για αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, ανταλλακτικά περιλαμβανομένων των μηχανών, κανονικός εξοπλισμός αεροσκαφών, προμήθειες αεροσκαφών (που περιλαμβάνουν οινοπνευματώδη ποτά, καπνό και άλλα προϊόντα που προορίζονται για πώληση στους επιβάτες σε περιορισμένες ποσότητες κατά την πτήση) και άλλα είδη που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με την εκμετάλλευση ή την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της αεροπορικής επιχείρησης που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος που εκμεταλλεύεται τις γραμμές που συμφωνήθηκαν καθώς επίσης απόθεμα εισιτηρίων, προγράμματα αεροπορικής εταιρίας, κάθε έντυπο υλικό που φέρει τυπωμένα επάνω τα διακριτικά της εταιρίας καθώς και το σύνηθες διαφημιστικό υλικό που διανέμεται δωρεάν από την αεροπορική αυτή επιχείρηση που ορίστηκε. (2) Θα απαλλάσσεται επίσης από τους ίδιους δασμούς και φόρους για είδη που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου όταν: (α) εισάγονται στο έδαφος του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της αεροπορικής επιχείρησης που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, (β) παρακρατούνται στα αεροσκάφη
--	--

	της αεροπορικής επιχείρησης που ορίστηκε από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν φτάνουν στο ή φεύγουν από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, (γ) εφοδιάζονται τα αεροσκάφη της αεροπορικής επιχείρησης που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν κατά την εκμετάλλευση των γραμμών που συμφωνήθηκαν, άσχετα από το αν αυτά τα είδη χρησιμοποιούνται ή καταναλίσκονται τελείως μέσα στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους, που παρέχει την απαλλαγή, με τον όρο ότι τα είδη αυτά δεν εκποιούνται στο έδαφος του Συμβαλλόμενου αυτού Μέρους. (3) Ο κανονικός εξοπλισμός πτήσης των αεροσκαφών καθώς και τα υλικά και εφόδια που παρακρατούνται πάνω στα αεροσκάφη οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να εκφορτώνονται στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών του Συμβαλλόμενου αυτού Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να τεθούν υπό την επίβλεψη των παραπάνω αρχών, μέχρι την επανεξαγωγή τους ή την με άλλο τρόπο διάθεσή τους, σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς. Άρθρο 7 (1) Στην αεροπορική επιχείρηση, που θα οριστεί από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, θα παρέχεται δίκαιη και ίση δυνατότητα για την εκμετάλλευση των γραμμών που συμφωνήθηκαν στις διαδρομές που καθορίστηκαν στο Παράρτημα της Συμφωνίας αυτής. (2) Κατά την εκμετάλλευση των γραμμών συμφωνήθηκαν, η
--	--

	αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, θα έχει υπόψη της τα συμφέροντα της αεροπορικής επιχείρησης που ορίστηκε από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ώστε να μην παραβιάζει τις γραμμές που η τελευταία εκτελεί σε ολόκληρη ή σε μέρος της ίδιας διαδρομής. (3) Οι γραμμές που συμφωνήθηκαν και θα εκτελούνται από τις αεροπορικές επιχειρήσεις που ορίστηκαν από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες του κοινού για μεταφορές στις διαδρομές που καθορίστηκαν και θα έχουν σαν πρωταρχικό σκοπό τους την προσφορά, με λογικό συντελεστή φόρτωσης, επαρκούς χωρητικότητας για την εξυπηρέτηση των τρεχουσών και των λογικά προβλεπόμενων αναγκών για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ των εδαφών των Συμβαλλόμενων Μερών που έχουν ορίσει τις αεροπορικές επιχειρήσεις. (4) Πρόβλεψη για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, που παραλαμβάνονται και αποβιβάζονται σε σημεία στις διαδρομές που καθορίστηκαν και βρίσκονται στο έδαφος κρατών διαφορετικών από εκείνο που όρισε την αεροπορική επιχείρηση, θα γίνεται σύμφωνα με τη γενική αρχή ότι η χωρητικότητα θα είναι ανάλογη προς: (α) τις ανάγκες της κίνησης προς και από το έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει ορίσει την αεροπορική επιχείρηση (β) τις ανάγκες της κίνησης της περιοχής από την οποία περνά η αεροπορική επιχείρηση, αφού ληφθούν υπόψη οι άλλες γραμμές που έχουν εγκατασταθεί από τις αεροπορικές
--	---

	επιχειρήσεις των κρατών που απαρτίζουν την περιοχή και (γ) τις ανάγκες των διαβατικών γραμμών. Άρθρο 8 (1) Τα τιμολόγια προς χρέωση από τις αεροπορικές επιχειρήσεις του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για μεταφορά προς ή από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα καθορίζονται σε λογικά επίπεδα, λαμβανομένων απαραίτητα υπόψη όλων των άλλων συναφών παραγόντων, περιλαμβανομένου του κόστους εκμετάλλευσης, του εύλογου κέρδους και των τιμολογίων των άλλων αεροπορικών επιχειρήσεων. (2) Τα τιμολόγια που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου θα συμφωνηθούν από τις ορισθείσες αεροπορικές επιχειρήσεις των δύο Συμβαλλόμενων Μερών και, ει δυνατόν, μετά από διαβουλεύσεις με τις άλλες αεροπορικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται ολόκληρη ή τμήμα της διαδρομής και η συμφωνία αυτή θα πραγματοποιείται εφύ όσον είναι δυνατό σύμφωνα με τη διαδικασία καθορισμού τιμολογίων της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορέων. (3) Τα συμφωνημένα τιμολόγια θα υποβάλλονται προς έγκριση στις αεροπορικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών τουλάχιστον ενενήντα ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία καθιέρωσής τους. Σε ειδικές περιπτώσεις, η περίοδος αυτή δύναται να συντομευθεί κατόπιν συμφωνίας των παραπάνω αρχών,
--	---

	(4) Η έγκριση αυτή δύναται να δοθεί ρητώς. Εάν καμία από τις αεροπορικές αρχές δεν έχει εκφράσει άρνηση αποδοχής εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία υποβολής, σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, τα τιμολόγια αυτά θα θεωρούνται εγκεκριμένα. Σε περίπτωση συντομεύσεως της περιόδου υποβολής τους, όπως προβλέπεται στην παράγραφο (3), οι αεροπορικές αρχές δύνανται να συμφωνήσουν ότι η περίοδος, εντός της οποίας πρέπει να γνωστοποιηθεί οποιαδήποτε άρνηση αποδοχής των, θα είναι μικρότερη από τριάντα ημέρες. (5) Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία αναφορικά με ένα τιμολόγιο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ή αν, κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, η μία αεροπορική αρχή γνωστοποιήσει στην άλλη αεροπορική αρχή τη μη έγκριση τιμολογίου που συμφωνήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, οι αεροπορικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, ύστερα από διαβουλεύσεις με τις αεροπορικές αρχές οποιουδήποτε άλλου κράτους, του οποίου τη συμβουλή θεωρούν χρήσιμη, θα επιδιώξουν τον καθορισμό τιμολογίου με αμοιβαία συμφωνία. (6) Εάν οι αεροπορικές αρχές δεν μπορούν να συμφωνήσουν επί οποιουδήποτε τιμολογίου που τους υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο
--	---

	(3) του παρόντος άρθρου ή επί του καθορισμού οποιουδήποτε τιμολογίου σύμφωνα με την παράγραφο (5) του παρόντος άρθρου, η διαφορά θα ρυθμίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της σχετικής Διμερούς Αεροπορικής Συμφωνίας για τη διευθέτηση των διαφορών. (7) Τιμολόγιο που έχει καθιερωθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου παραμένει σε ισχύ μέχρι την καθιέρωση νέου τιμολογίου. Εν τούτοις, ένα τιμολόγιο δεν δύναται να παραταθεί δυνάμει της παρούσας παραγράφου περισσότερο από δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχει άλλως εκπνεύσει. Άρθρο 9 (1) Οι αεροπορικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών θα παρέχουν αμοιβαία ύστερα από αίτηση, κάθε τρίμηνο, μηνιαίες στατιστικές καταστάσεις, που θα περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον υπολογισμό της κίνησης που μεταφέρθηκε στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της Συμφωνίας αυτής καθώς και τις αρχικές προελεύσεις και τους τελικούς προορισμούς της κίνησης αυτής. (2) Οι λεπτομέρειες των στατιστικών στοιχείων που θα πρέπει να παρέχονται και οι τρόποι με τους οποίους το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει αυτά τα στοιχεία στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα συμφωνηθούν μεταξύ των αεροπορικών αρχών και θα τεθούν σε
--	---

	εφαρμογή μέσα σε τρεις (3) μήνες, αφότου αρχίσει η εκμετάλλευση από το ένα ή και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη σε όλες ή σε μέρος των γραμμών που συμφωνήθηκαν. Άρθρο 10 (1) Κάθε αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε θα έχει το δικαίωμα να διενεργεί πωλήσεις αερομεταφοράς στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνη της και κατά την κρίση της, μέσω των αντιπροσώπων της. Η αεροπορική αυτή επιχείρηση θα έχει το δικαίωμα να εμπορεύεται αυτή τη μεταφορά και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι ελεύθερο να αγοράζει αυτήν τη μεταφορά στο νόμισμα της χώρας εκείνης ή σε ελεύθερο μετατρέψιμο συναλλάγμα άλλων χωρών, σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς του κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους. (2) Κάθε αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε θα έχει το δικαίωμα να μετατρέπει και να εμβάζει στη χώρα της, σε πρώτη ζήτηση, κεφάλαια που αποκτήθηκαν από τη συνήθη δραστηριότητά της. Η μετατροπή και το έμβασμα θα επιτρέπονται χωρίς περιορισμούς στις τιμές (αγορά) ξένου συναλλάγματος για τρέχουσες συναλλαγές, που ισχύουν κατά το χρόνο του εμβάσματος και δε θα υπόκεινται σε οποιεσδήποτε επιβαρύνσεις εκτός από τις κανονικές επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης που εισπράττονται από Τράπεζες για τέτοιου είδους συναλλαγές. (3) Η αεροπορική εταιρεία, που ορίστηκε από το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, θα δικαιούται, σύμφωνα με
--	---

	τους νόμους και κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν την είσοδο, παραμονή και απασχόληση και γενικά βάσει της αμοιβαιότητας, να φέρει και να διατηρεί στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους εκείνο από το διοικητικό, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό της, που απαιτείται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών. `Αρθρο 11 (1) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να παράσχουν αμοιβαία βοήθεια με σκοπό την πρόληψη παράνομης κατάληψης αεροσκάφους και άλλων παράνομων ενεργειών, που στρέφονται εναντίον της ασφάλειας αεροσκαφών, αεροδρομίων και αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων και οποιασδήποτε άλλης απειλής της αεροπορικής ασφάλειας. (2) Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί να τηρεί τους όρους ασφάλειας που ζητούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος κατά την είσοδο στο έδαφος αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και να πάρει τα κατάλληλα μέτρα για να έρευνά τους επιβάτες και τα είδη που φέρουν μαζί τους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εξετάζει με κατανόηση κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη έκτακτων μέτρων ασφάλειας των αεροσκαφών ή των επιβατών του για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής. (3) τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις περί αεροπορικής ασφάλειας που έχουν
--	---

	εφαρμογή και καθιερώθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, αναγνωριζόμενες σαν διεθνή πρότυπα και συνιστώμενη πρακτική ασφάλειας, που περιγράφονται σαν Παράρτημα 17 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας στην έκταση που αυτές οι διατάξεις ασφάλειας είναι εφαρμόσιμες στα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παρεκκλίνει από τις διατάξεις αυτές. Οι αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις με τις αεροπορικές αρχές του Συμβαλλόμενου αυτού Μέρους. Η μη κατάληξη σε ικανοποιητική συμφωνία αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του άρθρου 13 της Συμφωνίας αυτής. (4) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί αδικημάτων και ορισμένων άλλων ενεργειών που διαπράττονται σε αεροσκάφη, που υπογράφηκε στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους, που υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την καταστολή των παράνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971. (5) Όταν ένα συμβάν ή απειλή ενός συμβάντος για παράνομη κατάληψη αεροσκάφους ή για άλλες παράνομες ενέργειες κατά της ασφάλειας
--	---

	αεροσκαφών, αεροδρομίων και αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων λαμβάνει χώρα, τα Συμβαλλομενα Μέρη θα παρέχουν αμοιβαία βοήθεια για να διευκολύνουν τις συνεννοήσεις, που σκοπεύουν να τερματίσουν γρήγορα και ακίνδυνα το συμβάν ή την απειλή του. ` Άρθρο 12 (1) Μέσα σε πνεύμα στενής συνεργασίας, οι αεροπορικές αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών θα συσκέπτονται κατά περιόδους με θέμα την εφαρμογή, ερμηνεία ή χρήση της Συμφωνίας αυτής ή τη συμμόρφωση προς τη Συμφωνία αυτή. (2) Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν μέσα σε περίοδο εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του γραπτού αιτήματος, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά. (3) Εάν οποιοδήποτε των Συμβαλλόμενων Μερών επιθυμεί την τροποποίηση οποιασδήποτε διάταξης της Συμφωνίας αυτής, μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Οι διαβουλεύσεις αυτές, που μπορεί να διεξαχθούν μεταξύ των αεροπορικών αρχών και μπορεί να γίνουν με συνομιλίες ή με αλληλογραφία, θα αρχίζουν μέσα σε διάστημα εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία που διατυπώθηκε το αίτημα εγγράφως. Οποιαδήποτε τροποποίηση συμφωνηθεί κατά τις διαβουλεύσεις αυτές θα τεθεί σε εφαρμογή αφότου θα έχει επιβεβαιωθεί με την ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.
--	---

	Άρθρο 13 (1) Εφύ όσον προκύψει οποιοδήποτε συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της Συμφωνίας αυτής, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν κατ' αρχήν να τη ρυθμίσουν με διαπραγματεύσεις. (2) Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιτύχουν τη ύθμιση της με διαπραγματεύσεις, μπορούν να συμφωνήσουν να παραπέμψουν τη διαφωνία για λήψη απόφασης σε κάποιο πρόσωπο ή οργανισμό ή οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα μπορεί να υποβάλει τη διαφωνία του για λήψη απόφασης σε διοικητικό δικαστήριο απαρτιζόμενο από τρεις διαιτητές, από τους οποίους κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίσει από έναν και ο τρίτος θα ορίζεται από τους δύο διαιτητές. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ορίσει ένα διαιτητή μέσα σε διάστημα εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης, από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μέσω της διπλωματικής οδού, της ανακοίνωσης του αιτήματος του άλλου για παραπομπή της διαφωνίας σε διαιτησία και ο τρίτος διαιτητής θα ορίζεται μέσα σε μία περαιτέρω περίοδο εξήντα (60) ημερών. Εφ' όσον οποιοδήποτε των Συμβαλλόμενων Μερών παραλείψει να ορίσει διαιτητή μέσα στο διάστημα που καθορίζεται ή εφ' όσον ο τρίτος διαιτητής δεν ορισθεί μέσα στο παραπάνω διάστημα, οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον πρόεδρο του Συμβουλίου του Οργανισμού
--	---

	Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) να ορίσει έναν ή περισσότερους διαιτητές ανάλογα με την περίπτωση. Σε όλες τις περιπτώσεις ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτου κράτους, θα ενεργεί σαν πρόεδρος του διαιτητικού δικαστηρίου και θα καθορίζει τον τόπο όπου θα λάβει χώρα η διαιτησία. (3) Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να συμμορφώνονται με οποιαδήποτε απόφαση που θα εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο (2) αυτού του άρθρου. (4) Τα έξοδα του διαιτητικού δικαστηρίου θα κατανέμονται εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών. (5) Εάν και εφόσον οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος δεν συμμορφώνεται με απόφαση που εκδόθηκε σύμφωνα με την παράγραφο (2) του άρθρου τούτου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα μπορεί να περιορίσει, να αναστείλει ή ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια που αυτό έχει χορηγήσει με βάση τη συμφωνία στο Συμβαλλόμενο Μέρος που δεν συμμορφώθηκε ή στη μη συμμορφωθείσα αεροπορική επιχείρηση που ορίστηκε. ` Άρθρο 14 Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος θα μπορεί οποτεδήποτε, αφότου τεθεί σε εφαρμογή η Συμφωνία αυτή, να γνωστοποιήσει εγγράφως δια της διπλωματικής οδού στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος την απόφαση του για τερματισμό της Συμφωνίας αυτής. Η γνωστοποίηση αυτή θα κοινοποιηθεί ταυτόχρονα προς τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Η Συμφωνία αυτή θα τερματισθεί έξι
--	---

	(6) μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η ειδοποίηση περί τερματισμού αποσυρθεί, μετά από κοινή συγκατάθεση, πριν εκπνεύσει η προθεσμία αυτή. Σε περίπτωση που το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα επιβεβαίωνε λήψη μιας τέτοιας γνωστοποίησης, η ειδοποίηση θα θεωρηθεί ότι παραλήφθηκε δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της από τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. ` Άρθρο 15</p> <p>Η Συμφωνία αυτή και οποιαδήποτε τροποποίησή της θα καταχωρισθούν στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.</p> <p style="text-align: center;">` Άρθρο 16 Εάν μια γενική πολυμερής αεροπορική Σύμβαση ισχύσει μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, θα κατισχύσουν οι διατάξεις αυτής της Σύμβασης. Διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 12 της Συμφωνίας αυτής είναι δυνατό να γίνουν με απώτερο σκοπό να αποφασισθεί μέχρι ποίου σημείου η Συμφωνία αυτή επηρεάζεται από τις διατάξεις της πολυμερούς Σύμβασης. ` Άρθρο 17 Η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ και εφαρμογή από την ημερομηνία ανταλλαγής των διπλωματικών διακοινώσεων, που θα δηλώνουν ότι οι απαιτούμενες από κάθε
--	--

	Συμβαλλόμενο Μέρος διαδικασίες έχουν ολοκληρωθεί. Για επιβεβαίωση των παραπάνω, οι υπογράφοντες πληρεξούσιοι, νόμιμα για αυτό εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν τη Συμφωνία αυτήν και έθεσαν τις σφραγίδες τους. Έγινε στην Αθήνα, την 23η ημέρα του μηνός Μαΐου 1989, σε τρία αντίτυπα, στην αγγλική, ελληνική και αραβική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφωνίας θα υπερισχύσειτο αγγλικό κείμενο. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Πίνακας διαδρομών A. Διαδρομές που θα μπορεί να εκμεταλλεύεται και στις δύο Κατευθύνσεις η αεροπορική εταιρεία που ορίστηκε από την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας: ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΗ ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ - ΑΘΗΝΑ - ένα σημείο πέραν B. Διαδρομές που θα μπορεί να εκμεταλλεύεται και στις δύο Κατευθύνσεις η αεροπορική εταιρεία που ορίστηκε από την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας: 1, ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ένα ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΣΗΜΕΙΟ - ΡΙΑΝΤ 2. ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - ένα ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΣΗΜΕΙΟ - ΤΖΕΝΤΑ Γ. Οι αεροπορικές εταιρείες, που ορίστηκαν από τις αντίστοιχες χώρες, μπορούν σε οποιαδήποτε ή σε όλες
--	--

	τις πτήσεις να παραλείψουν οποιαδήποτε από τα παραπάνω σημεία, με την προϋπόθεση ότι οι γραμμές που συμφωνήθηκαν σε αυτήν τη διαδρομή αρχίζουν στις αντίστοιχες χώρες τους. Δ. Το ενδιάμεσο σημείο και το σημείο πέραν σε τρίτες χώρες μπορεί να εξυπηρετούνται από τις αεροπορικές εταιρείες που ορίστηκαν χωρίς εμπορικά δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας. Άρθρο δεύτερο Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, της δε κυρουμένης Συμφωνίας από την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 17 αυτής.
--	--

Αθήνα, 28 Απριλίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
28.04.2022 12:23

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS
28.04.2022 11:48

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

NIKOLAOS DENDIAS NIKOLAOS DENDIAS
28.04.2022 11:45

ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
28.04.2022 15:47

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
28.04.2022 12:28

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΛΟΥ

PANAGIOTIS MITARAKIS PANAGIOTIS MITARAKIS
28.04.2022 12:49

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS
28.04.2022 11:44

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS
28.04.2022 14:03

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ



Αριθμ. 64 / 4 / 2022

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 Αεροπορικής Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας».

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος η ανωτέρω Συμφωνία, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 26 Σεπτεμβρίου 2019, με την έναρξη ισχύος της οποίας καταργείται σχετική προγενέστερη Συμφωνία και ο κυρωτικός νόμος αυτής (ν.1997/1991).

Η εν λόγω Συμφωνία αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών με τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και την περαιτέρω ανάπτυξη των διμερών αεροπορικών σχέσεων των Συμβαλλομένων Μερών με την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των επικρατειών τους από τις διορισμένες, αντίστοιχα, αεροπορικές εταιρείες αυτών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, στο πλαίσιο της κυρούμενης Συμφωνίας, επέρχεται αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού σε περίπτωση: **α)** επιβολής φόρων, εισφορών, δασμών, τελών ή χρεώσεων για προμήθεια καυσίμων στην ελληνική επικράτεια για χρήση σε αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας της Σαουδικής Αραβίας, που λειτουργεί μεταξύ δύο σημείων της ελληνικής επικράτειας ή μεταξύ σημείου της ελληνικής επικράτειας και της επικράτειας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **(άρθρο 6 παρ.4)**

β) επιβολής χρεώσεων για τη χρήση αεροδρομίων και άλλων εγκαταστάσεων της χώρας μας. **(άρθρο 5 παρ.1)**

Από την εφαρμογή: **ι) των άρθρων 5, 9, 12, 13, 16, 17, 22, 23 και 32,** με τα οποία προβλέπεται η διενέργεια διαβουλεύσεων μεταξύ των Μερών και

προσφυγή σε διαιτητικό δικαστήριο για την επίλυση διαφόρων θεμάτων που ανακύπτουν από την εφαρμογή ή ερμηνεία της κυρούμενης Συμφωνίας και **ii) των άρθρων 6 και 20** σχετικά με τις απαλλαγές από φόρους, δασμούς και λοιπές επιβαρύνσεις των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των Μερών, δεν επέρχεται πρόσθετη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού (δαπάνη και απώλεια εσόδων, κατά περίπτωση), καθόσον αντίστοιχες διατάξεις προβλέπονται ήδη και στην προηγούμενη σχετική Συμφωνία (ν.1997/1991), η οποία καταργείται με την έναρξη ισχύος της κυρούμενης Συμφωνίας.

Αθήνα, 17 Φεβρουαρίου 2022

Η Γενική Διευθύντρια

IOULIA ARMAGOU

17.02.2022 12:46

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΥΠΟΔΟΜΩΝ_ΣΥΜΦ.ΣΑΟΥΔ.ΑΡΑΒΙΑ_ΠΧ