

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής	
Άρθρο 1	Ορισμοί
Άρθρο 2	Χορήγηση δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Διορισμός και εξουσιοδοτήσεις
Άρθρο 4	Αναστολή και ανάκληση
Άρθρο 5	Δυνατότητα εφαρμογής νόμων και κανονισμών
Άρθρο 6	Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών
Άρθρο 7	Διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 8	Ασφάλεια της αεροπορίας
Άρθρο 9	Εμπορικές ευκαιρίες
Άρθρο 10	Απαλλαγή από δασμούς και φορολογία
Άρθρο 11	Θεμιτός ανταγωνισμός
Άρθρο 12	Τέλη χρήσης
Άρθρο 13	Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων
Άρθρο 14	Τιμολόγια αεροπορικών μεταφορών
Άρθρο 15	Παροχή στατιστικών στοιχείων
Άρθρο 16	Απαγόρευση των διακρίσεων
Άρθρο 17	Ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων (ΗΣΚ)
Άρθρο 18	Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις
Άρθρο 19	Επίλυση διαφορών
Άρθρο 20	Καταγγελία
Άρθρο 21	Συμμόρφωση με τις πολυμερείς συμβάσεις
Άρθρο 22	Καταχώρηση
Άρθρο 23	Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	Τμήμα 1 Πίνακας διαδρομών Τμήμα 2 Επιχειρησιακή ευελιξία Τμήμα 3 Αλλαγή αεροσκάφους
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	

Άρθρο δεύτερο	Έναρξη ισχύος
---------------	---------------

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής, που υπογράφηκε στην Αθήνα, στις 27 Μαΐου 2021, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΧΙΛΗΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Χιλής, εφεξής «τα Συμβαλλόμενα Μέρη»:

Οντας τα Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο, την 7^η ημέρα του Δεκεμβρίου 1944·

Επιθυμώντας να προωθήσουν ένα σύστημα αεροπορικών μεταφορών που θα βασίζεται στον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στην αγορά, με ελάχιστη κυβερνητική παρέμβαση και ρύθμιση, και ίσες ευκαιρίες·

Επιθυμώντας να διευκολύνουν την επέκταση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών·

Επιθυμώντας να καταστήσουν δυνατή για τις αεροπορικές εταιρείες την παροχή διαφόρων επιλογών υπηρεσιών προς το κοινό που ταξιδεύει ή χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες μεταφοράς στις χαμηλότερες τιμές που δεν εισάγουν διακρίσεις και δεν συνιστούν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, και επιθυμώντας να ενθαρρύνουν μεμονωμένες αεροπορικές εταιρείες να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν καινοτόμες και ανταγωνιστικές τιμές·

Επιθυμώντας να εξασφαλίσουν τον υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και επιβεβαιώνοντας τη σοβαρή ανησυχία τους για πράξεις ή απειλές κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή αγαθών, επηρεάζουν δυσμενώς τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν συμφωνία για το σκοπό της εδραίωσης και της λειτουργίας τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους·

Συμφώνησαν ως εξής:

Άρθρο 1 Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, ο όρος:

- α. «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή φορέα εξουσιοδοτημένο να εκτελεί επί του παρόντος οποιαδήποτε καθήκοντα ασκεί η εν λόγω Αρχή ή παρόμοια καθήκοντα και, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Χιλής, το Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και κάθε πρόσωπο ή φορέα εξουσιοδοτημένο να εκτελεί επί του παρόντος οποιαδήποτε καθήκοντα ασκεί ο εν λόγω Οργανισμός ή παρόμοια καθήκοντα.
- β. «Η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο, την εβδόμη ημέρα του Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:
 - (i) κάθε τροποποίησή της που έχει τεθεί σε ισχύ δυνάμει του άρθρου 94 (α) της Σύμβασης και έχει επικυρωθεί από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη· και
 - (ii) κάθε Παράρτημα ή οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτής που έχουν εγκριθεί δυνάμει του άρθρου 90 της εν λόγω Σύμβασης, εφόσον η τροποποίηση αυτή ή το Παράρτημα αυτό ισχύει ανά πάσα στιγμή για τα εν λόγω Συμβαλλόμενα Μέρη.

- γ. «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματα που επισυνάπτονται σε αυτήν και όλα τα Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα που τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία.
- δ. «Διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει την αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.
- ε. «Συμφωνημένες υπηρεσίες» σημαίνει τις τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες στις διαδρομές που έχουν συμφωνηθεί για την παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της I για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.
- στ. «Χωρητικότητα» σε σχέση με ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του εν λόγω αεροσκάφους που είναι διαθέσιμο σε διαδρομή ή τμήμα διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με «μια συμφωνημένη υπηρεσία» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στην εν λόγω υπηρεσία, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που εκτελεί το αεροσκάφος αυτό για μια δεδομένη περίοδο και διαδρομή ή τμήμα διαδρομής.
- ζ. «Επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια του άρθρου 2 της Σύμβασης.
- η. «Αεροπορική υπηρεσία», «διεθνής αεροπορική υπηρεσία», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς» έχουν τις έννοιες που τους έχουν ανατεθεί αντίστοιχα στο άρθρο 96 της Σύμβασης.
- θ. «Τιμολόγιο» σημαίνει κάθε ναύλο, τιμή ή χρέωση για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή/ και φορτίου (εκτός του ταχυδρομείου) στην αεροπορική μεταφορά (συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε άλλου τρόπου μεταφοράς σε σχέση με αυτά) που χρεώνεται από τις αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων τους, και τους όρους που διέπουν τη διαθεσιμότητα του εν λόγω ναύλου, τιμής ή χρέωσης.
- ι. «Τέλος χρήσης» σημαίνει το τέλος που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή αγαθών, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας.

- κ. «Χρήση κοινού κωδικού» σημαίνει την επιχειρηματική συμφωνία μεταξύ διορισμένων αεροπορικών εταιρειών και των δύο Συμβαλλομένων Μερών ή/ και αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών, βάσει της οποίας εκτελούν από κοινού συγκεκριμένη διαδρομή για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, η μία ως φορέας εκμετάλλευσης και εμπορίας και η άλλη ως φορέας εμπορίας.
- λ. «Αεροπορική μεταφορά» σημαίνει κάθε δημόσια μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, έναντι αμοιβής, μίσθωσης ή αλλιώς.
- μ. «Συνθήκες Ε.Ε.» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εξυπακούεται ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν κατά κανέναν τρόπο τις σημασίες οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2

Χορήγηση Δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της I για τη διεξαγωγή των τακτικών διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβάνοντας:
 - α) Να ίπταται, χωρίς προσγείωση, υπεράνω της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·
 - β) Να πραγματοποιεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια για μη κυκλοφοριακούς σκοπούς· και
 - γ) Να πραγματοποιεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια με σκοπό την επιβίβαση και την αποβίβαση της διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό· χωρίς περιορισμούς όσον αφορά τις διαδρομές, τις συχνότητες και τον τύπο αεροσκάφους που μπορεί να είναι δικό του, μισθωμένο ή ναυλωμένο.
 - δ) Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός από εκείνες που διορίζονται δυνάμει του Άρθρου 3 (Διορισμός

και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας, απολαύουν επίσης των δικαιωμάτων που καθορίζονται στην παράγραφο (1) α) και β) του παρόντος Άρθρου.

ε) Να προβεί σε αυτές τις στάσεις που επιτρέπονται στο Παράρτημα I της παρούσας Συμφωνίας.

2. Καμία από τις διατάξεις της παραγράφου (1) δεν θεωρείται ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται έναντι αμοιβής ή μίσθωσης και που προορίζονται για άλλο σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3

Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να διορίσει και να ενημερώσει – μέσω διπλωματικών διαύλων – το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες με σκοπό την εκμετάλλευση των συμφωνημένων υπηρεσιών, και να αποσύρει ή να τροποποιήσει τους εν λόγω διορισμούς.
2. Κατά την παραλαβή του διορισμού αυτού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης· και
 - ii) ο αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας 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 σαφώς στον διορισμό· και
 - iii) ανήκει και εξακολουθεί να ανήκει άμεσα ή κατά πλειοψηφία σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή/ και υπηκόους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή σε

άλλα κράτη που απαριθμούνται στο Παράρτημα II ή/ και υπηκόους των εν λόγω άλλων κρατών, και ελέγχεται αποτελεσματικά ανά πάσα στιγμή από τα εν λόγω κράτη ή/ και τους εν λόγω υπηκόους.

- β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Χιλής:
 - i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Χιλής και έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Δημοκρατίας της Χιλής· και
 - ii) η Δημοκρατία της Χιλής έχει και διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας· και
 - iii) η αεροπορική εταιρεία έχει συσταθεί και έχει την κύρια έδρα της στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Χιλής.
- γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία έχει τα προσόντα να πληροί τους όρους που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται συνήθως – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.

- 3. Με την παραλαβή της άδειας λειτουργίας της παραγράφου (2), μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί ανά πάσα στιγμή να αρχίσει να εκτελεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες για τις οποίες έχει διοριστεί έτσι, υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Αναστολή και Ανάκληση

- 1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εφόσον:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. ή δεν διαθέτει

μία έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ή

ii) ο αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν διατηρείται από το κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν προσδιορίζεται σαφώς στον διορισμό· ή

iii) δεν ανήκει και ελέγχεται αποτελεσματικά άμεσα ή κατά πλειοψηφία από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή/ και τους υπηκόους κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή από άλλα κράτη που απαριθμούνται στο Παράρτημα II ή/ και τους υπηκόους των εν λόγω άλλων κρατών· ή

iv) η Δημοκρατία της Χιλής αποδεικνύει ότι, ασκώντας δικαιώματα κίνησης δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, η αεροπορική εταιρεία θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς στα δικαιώματα κίνησης που επιβάλλονται από μια διμερή συμφωνία μεταξύ της Δημοκρατίας της Χιλής και του εν λόγω άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ή

v) η αεροπορική εταιρεία είναι κάτοχος ενός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα που εκδόθηκε από ένα κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν υπάρχει μια διμερής συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Δημοκρατίας της Χιλής και του εν λόγω κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τα δικαιώματα κίνησης στο εν λόγω κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν απορριφθεί στην αεροπορική εταιρεία που ορίζεται από τη Δημοκρατία της Χιλής.

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που ορίζεται από τη Δημοκρατία της Χιλής:

i) δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Χιλής και δεν έχει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Δημοκρατίας της Χιλής· ή

ii) η Δημοκρατία της Χιλής δεν διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας· ή

iii) η αεροπορική εταιρεία δεν έχει συσταθεί ή δεν έχει την κύρια έδρα της στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Χιλής.

γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι έχει τα προσόντα να πληροί τους όρους που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται κανονικά και εύλογα σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη

- λειτουργία διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό· ή
- δ) η αεροπορική εταιρεία δεν συμμορφώνεται με τους νόμους ή/και τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί τα δικαιώματα αυτά· ή
- ε) η αεροπορική εταιρεία αλλιώς δεν λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία.
2. Εκτός εάν η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου είναι ουσιώδης για την πρόληψη περαιτέρω παραβάσεων των νόμων ή/και των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό ασκείται μόνο ύστερα από διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 18 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.
3. Το παρόν Άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους να αναστέλλει, ανακαλεί, περιορίζει ή επιβάλλει όρους στην άδεια λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 (Διατάξεις για την Αεροπορική Ασφάλεια), του Άρθρου 8 (Ασφάλεια της Αεροπορίας) και του Άρθρου 11 (Θεμιτός Ανταγωνισμός).

Άρθρο 5

Δυνατότητα εφαρμογής των νόμων και των κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν την είσοδο, την παραμονή στο ή την αναχώρηση από την επικράτειά του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές ή τη λειτουργία και τη ναυσιπλοΐα των αεροσκαφών αυτών τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια. Η εφαρμογή των εν λόγω νόμων, κανονισμών και διαδικασιών δεν εισάγει διακρίσεις.
2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, τον εκτελωνισμό, τη διαμονή ή τη διέλευση, την εξερχόμενη μετανάστευση ή την εισερχόμενη μετανάστευση, τα

διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από ή για λογαριασμό του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου του κατά τη διέλευση, την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και το φορτίο που διέρχονται απευθείας από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και δεν εξέρχονται από την περιοχή του αερολιμένα που προορίζεται για το σκοπό αυτό υπόκεινται μόνο σε απλουστευμένο έλεγχο. Οι αποσκευές και το φορτίο που τίθενται σε άμεση διαμετακόμιση απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6

Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και οι άδειες που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και που δεν έχουν λήξει, αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για το σκοπό της λειτουργίας των συμφωνημένων υπηρεσιών, υπό τον όρο πάντοτε ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες είναι ίσες ή πάνω από τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίζονται βάσει της Σύμβασης. Ωστόσο, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για το σκοπό των πτήσεων πάνω από την επικράτειά του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται στους δικούς του υπηκόους ή έχουν τεθεί σε ισχύ για αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο κράτος.
2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο (1) ανωτέρω, που εκδίδονται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για αεροσκάφος που εκτελεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες, θα επέτρεπαν διαφορά από τα πρότυπα

που καθορίζονται στη Σύμβαση, και η οποία διαφορά έχει κατατεθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 18 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας με τις Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να ικανοποιηθούν ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή από αυτές. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελέσει λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις για την Αεροπορική Ασφάλεια

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις ανά πάσα στιγμή σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται έναντι μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιονδήποτε τομέα που αφορά αεροναυτικές εγκαταστάσεις, πλήρωμα, αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές πραγματοποιούνται εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του εν λόγω αιτήματος.
2. Εάν, ύστερα από τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο (1), τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που είχαν θεσπιστεί κατά το χρόνο αυτό σύμφωνα με τη Σύμβαση, δεν τηρούνται και δεν εφαρμόζονται αποτελεσματικά όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος κοινοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα πορίσματα αυτά και τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, και το εν λόγω άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που κρίνει αναγκαία. Η μη λήψη από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος της κατάλληλης δράσης εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή της μεγαλύτερης προθεσμίας που μπορεί να συμφωνηθεί, αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

3. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι κάθε αεροσκάφος που εκτελεί πτήσεις δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας μπορεί, ενώ βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί του αεροσκάφους και γύρω από το αεροσκάφος, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους όσο και εκείνων του πληρώματός του και η προφανής κατάσταση του αεροσκάφους και ο εξοπλισμός του (στο παρόν Άρθρο καλείται ως «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι αυτή δεν οδηγεί σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.
4. Εάν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας προκαλεί:
 - α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν πληροί τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί εκείνη τη στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση, ή
 - β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής τήρησης και εφαρμογής των προτύπων ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί εκείνη τη στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση,
 το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων τα πιστοποιητικά ή οι άδειες για το εν λόγω αεροσκάφος ή για το πλήρωμα του εν λόγω αεροσκάφους είχαν εκδοθεί ή καταστεί έγκυρες, ή ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων το εν λόγω αεροσκάφος λειτουργεί, δεν είναι ίσες ή πάνω από τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζονται δυνάμει της Σύμβασης.
5. Σε περίπτωση άρνησης πρόσβασης με σκοπό τη διενέργεια επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους που εκτελεί δρομολόγια στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας από τον εκπρόσωπο μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος είναι ελεύθερο να συνάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο (4) ανωτέρω και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει, να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει την άδεια λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου

Συμβαλλόμενου Μέρους αμέσως σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος καταλήξει στο συμπέρασμα, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας άρνησης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, μιας διαβούλευσης είτε με άλλο τρόπο, ότι η άμεση δράση είναι απαραίτητη για την ασφάλεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας.

7. Κάθε ενέργεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (6) ανωτέρω διακόπτεται μόλις παύσει να υφίσταται η βάση για τη λήψη της εν λόγω δράσης.
8. Όταν η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μια αεροπορική εταιρεία, της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα της Δημοκρατίας της Χιλής δυνάμει του παρόντος Άρθρου ισχύουν εξίσου όσον αφορά την έγκριση, την άσκηση ή τη διατήρηση των προτύπων ασφαλείας από το εν λόγω άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά την άδεια λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8

Ασφάλεια της Αεροπορίας

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή τους μεταξύ τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζουν τη γενίκευση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενεργούν ιδίως σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης για τα Αδικήματα και Ορισμένες Άλλες Πράξεις που Διαπράττονται επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Υφαρπαγής Αεροσκαφών, που υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, και της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, που υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, το Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Βίας σε

Αερολιμένες που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση των Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, που έγινε στο Μόντρεαλ την 1 Μαρτίου 1991, και όλα τα άλλα διεθνή επίσημα έγγραφα στον ίδιο τομέα που μπορούν να επικυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, κάθε αναγκαία βοήθεια μεταξύ τους για την πρόληψη πράξεων παράνομης κράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών αυτών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, καθώς και κάθε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενεργούν, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις ασφάλειας της αεροπορίας που θεσπίζονται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίζονται ως Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας εφαρμόζονται στα Συμβαλλόμενα Μέρη· απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του νηολογίου τους ή τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν την έδρα τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά του δυνάμει της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ασφάλειας της αεροπορίας.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι φορείς του εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποχρεούνται να τηρούν, για την αναχώρηση από ή την παραμονή στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, διατάξεις ασφάλειας της αεροπορίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της χώρας αυτής, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εξασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή κατάλληλων μέτρων στην επικράτειά του για την προστασία του

αεροσκάφους και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους και για τη διενέργεια κατάλληλων ελέγχων στο πλήρωμα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια αεροσκάφους πριν από και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εξετάζει επίσης θετικά κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφαλείας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κράτησης πολιτικών αεροσκαφών ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των εν λόγω αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων ή των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματιστεί ταχέως και ασφαλώς το εν λόγω συμβάν ή απειλή αυτού.
6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις περί ασφάλειας της αεροπορίας του παρόντος Άρθρου, οι Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν άμεσες διαβουλεύσεις με τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας για τα θέματα που αφορούν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία του αιτήματος αυτού συνιστά λόγο παρακράτησης, ανάκλησης, περιορισμού ή επιβολής όρων σχετικά με την άδεια λειτουργίας και τις τεχνικές άδειες αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Όταν απαιτείται από κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λάβει προσωρινά μέτρα πριν από τη λήξη δεκαπέντε (15) ημερών.

Άρθρο 9

Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους έχει το δικαίωμα να διατηρεί τη δική της εκπροσώπηση στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και να ιδρύει γραφεία στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών μεταφορών.

2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση, να φέρει και να διατηρήσει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό προσωπικό, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό που απαιτείται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.
3. Σε περίπτωση διορισμού γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί την πώληση αεροπορικής μεταφοράς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους απευθείας ή μέσω των αντιπροσώπων της, και κάθε πρόσωπο μπορεί να αγοράσει τη μεταφορά αυτή σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς, και στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί της τρέχουσας συναλλαγματικής ισοτιμίας κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στην διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να μεταβιβάσει στη χώρα του κατόπιν αιτήματος, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς συναλλάγματος, την υπέρβαση των εσόδων από τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στις συμφωνημένες υπηρεσίες στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η μετατροπή και η αποστολή εμβασμάτων επιτρέπονται αμέσως με την συναλλαγματική ισοτιμία που ισχύει για τις τρέχουσες συναλλαγές και τα εμβάσματα και που επικρατούν κατά την ημερομηνία μετατροπής και αποστολής εμβασμάτων.
6. Με την επιφύλαξη των νόμων και των κανονισμών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία έχει στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να εκτελεί τη δική της

εξυπηρέτηση εδάφους («εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων») ή, κατ' επιλογή της, το δικαίωμα να επιλέξει μεταξύ ανταγωνιστικών προμηθευτών που παρέχουν εξυπηρέτηση εδάφους εν όλω ή εν μέρει. Όταν οι εν λόγω νόμοι και κανονισμοί περιορίζουν ή αποκλείουν την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων και όταν δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ των προμηθευτών που παρέχουν εξυπηρέτηση εδάφους, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία αντιμετωπίζεται χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβασή της σε υπηρεσίες εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων και εξυπηρέτηση εδάφους που παρέχονται από έναν προμηθευτή ή προμηθευτές.

7. Κατά την εκτέλεση ή την παροχή των εγκεκριμένων υπηρεσιών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεταιριστικής εμπορίας, όπως ο αποκλειστικός χώρος και η χρήση κοινού κωδικού, με διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή/ και μια αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες τρίτης χώρας, υπό τον όρο ότι (α) οι αεροπορικές εταιρείες στις συμφωνίες αυτές κατέχουν τα αντίστοιχα δικαιώματα κίνησης· και (β) τα αεροπορικά εισιτήρια και κάθε άλλο έγγραφο σχετικά με τους όρους της αεροπορικής μεταφοράς ή/ και των αεροπορικών φορτωτικών αναφέρουν σαφώς τον αγοραστή ή το χρήστη της υπηρεσίας, την αεροπορική εταιρεία που θα λειτουργεί πραγματικά κάθε τμήμα της υπηρεσίας, και την αεροπορική εταιρεία με την οποία θα συνάψει εμπορική – συμβατική σχέση.
Οι συμφωνίες συνεταιριστικής εμπορίας που συνάπτονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν να κατατίθενται στις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών για έγκριση, πριν από την εφαρμογή τους, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
8. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους έχουν το δικαίωμα να παρέχουν τις συμφωνημένες υπηρεσίες χρησιμοποιώντας αεροσκάφη μισθωμένα με ή χωρίς πλήρωμα από οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία, συμπεριλαμβανομένης από τρίτες χώρες, υπό τον όρο ότι όλοι οι συμμετέχοντες στις συμφωνίες αυτές πληρούν τους όρους που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται κανονικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη στις εν λόγω

συμφωνίες, έχουν εκδοθεί όλες οι απαραίτητες εγκρίσεις πριν από τις προβλεπόμενες πτητικές λειτουργίες και συμμορφώνονται με το Άρθρο 7 (Διατάξεις για την Αεροπορική Ασφάλεια) και το Άρθρο 8 (Ασφάλεια της Αεροπορίας).

Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν απαιτεί από τις αεροπορικές εταιρείες που μισθώνουν τον εξοπλισμό τους να κατέχουν δικαιώματα κίνησης δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Η χρηματοδοτική μίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) ενός αεροσκάφους μιας αεροπορικής εταιρείας τρίτης χώρας, από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να αξιοποιηθούν τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, παραμένει έκτακτη ή ανταποκρίνεται σε προσωρινές ανάγκες, υπό τον όρο ότι δεν απαγορεύεται στην αεροπορική εταιρεία της εν λόγω τρίτης χώρας να εκτελεί πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή/ και στη Δημοκρατία της Χιλής. Υποβάλλεται για προηγούμενη έγκριση στις αρμόδιες αρχές τόσο του εκμισθωτή όσο και του μισθωτή και στην αρμόδια αρχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στην οποία προορίζεται να λειτουργήσει το αεροσκάφος με πλήρη μίσθωση.

Άρθρο 10

Απαλλαγή από δασμούς και φορολογία

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος απαλλάσσει, βάσει αμοιβαιότητας, την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, δυνάμει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας του, από τους περιορισμούς εισαγωγής, τους τελωνειακούς δασμούς, τους λοιπούς φόρους, τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τα τέλη επιθεώρησης και τους άλλους εθνικούς δασμούς και επιβαρύνσεις στα αεροσκάφη, τα καύσιμα, τα λιπαντικά έλαια, τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, τα ανταλλακτικά συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, τον τακτικό εξοπλισμό αεροσκαφών, τα εφόδια αεροσκαφών και άλλα είδη που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκαφών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του εν λόγω άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί τις συμφωνημένες υπηρεσίες, καθώς και τον εξοπλισμό εδάφους που εισάγεται στη επικράτεια καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αερολιμένων

στους οποίους δραστηριοποιείται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, το απόθεμα εισιτηρίων, τις αεροπορικές φορτωτικές, κάθε έντυπο υλικό που φέρει τα διακριτικά της εταιρείας που τυπώνεται σε αυτό και το συνηθισμένο διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς χρέωση από την εν λόγω διορισμένη αεροπορική εταιρεία σύμφωνα με το σχετικό εφαρμοστέο δίκαιο του.

2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται βάσει του παρόντος Άρθρου εφαρμόζονται στα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου, εάν:
 - α) εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από την ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·
 - β) διατηρούνται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξή τους στο ή την έξοδό τους από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·
 - γ) λαμβάνονται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση στην εκτέλεση των συμφωνημένων υπηρεσιών·
 είτε τα είδη αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται εξ ολοκλήρου στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που χορηγεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό τον όρο ότι η κυριότητα ή/ και η χρήση των ειδών αυτών δεν μεταβιβάζονται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την καταβολή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.
3. Ο τακτικός αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως διατηρούνται επί του αεροσκάφους μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, μπορούν να εκφορτώνονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών μέχρι την επανεξαγωγή τους ή αλλιώς τη διάθεσή τους σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.
4. Καμία διάταξη της παρούσας Συμφωνίας δεν εμποδίζει την Ελληνική Δημοκρατία από το να επιβάλλει, χωρίς διακρίσεις, φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις επί των καυσίμων

που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που εκτελεί δρομολόγια μεταξύ ενός σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 11 **Θεμιτός Ανταγωνισμός**

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι αποτελεί κοινό τους στόχο να έχουν ένα δίκαιο και ανταγωνιστικό περιβάλλον και δίκαιες και ίσες ευκαιρίες για τις αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλομένων Μερών για να ανταγωνίζονται κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων υπηρεσιών στα συγκεκριμένα δρομολόγια. Ως εκ τούτου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν την πλήρη εκτέλεση του στόχου αυτού.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία τους για την εξάλειψη κάθε μορφής διακρίσεων και αντιανταγωνιστικών ή αρπακτικών πρακτικών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία.
3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αλληλοενημερώνονται σχετικά με τη νομοθεσία, τις πολιτικές και τις πρακτικές τους περί ανταγωνισμού ή τις τροποποιήσεις τους, καθώς και για τους συγκεκριμένους στόχους τους, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη εκτέλεση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας και προσδιορίζουν τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή τους.
4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμμερίζονται τους στόχους της συμβατότητας του δικαίου του ανταγωνισμού και της αποτελεσματικής εφαρμογής του.
5. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν, στο βαθμό που επιτρέπεται από τη δική τους νομοθεσία και τους δικούς τους κανονισμούς,

βοήθεια στις αεροπορικές εταιρείες του καθενός τους, παρέχοντας καθοδήγηση σχετικά με τη συμβατότητα οποιασδήποτε προτεινόμενης αεροπορικής πρακτικής με τους νόμους και τις πολιτικές τους περί ανταγωνισμού.

6. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει ότι οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του υφίστανται διακρίσεις ή αθέμιτες πρακτικές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς ή επηρεάζουν δυσμενώς τις δίκαιες και ίσες ευκαιρίες των αεροπορικών εταιρειών του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους να ανταγωνιστούν κατά την παροχή των αεροπορικών υπηρεσιών που διέπονται από την παρούσα Συμφωνία, μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις και να κοινοποιήσει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τους λόγους της δυσaráσκειάς του. Οι διαβουλεύσεις αυτές διεξάγονται το αργότερο δεκαπέντε (15) ημέρες μετά την παραλαβή του αιτήματος.
7. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταλήξουν σε επίλυση του προβλήματος μέσω διαβουλεύσεων, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επικαλεστεί το μηχανισμό επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 19 (Επίλυση Διαφορών) της παρούσας Συμφωνίας για την επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 12 Τέλη Χρήσης

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων, εύλογων και μη αδικαιολόγητα διακρισιακών τελών για τη χρήση αερολιμένων και άλλων εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.
2. Ωστόσο, καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί ότι τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν εκείνα που θα καταβάλλονταν για τη χρήση των εν λόγω αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά αεροσκάφη του που εκτελούν παρόμοιες διεθνείς υπηρεσίες.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ενθαρρύνει τις διαβουλεύσεις μεταξύ των αρμόδιων φορέων χρέωσης στην επικράτεια και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις, και ενθαρρύνει τους αρμόδιους φορείς χρέωσης και

τις αεροπορικές εταιρείες να ανταλλάσσουν πληροφορίες όπως είναι αναγκαίο για να επιτραπεί η ακριβής επανεξέταση του εύλογου χαρακτήρα των τελών.

Άρθρο 13

Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Η χωρητικότητα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που προσφέρουν οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες καθορίζεται ελεύθερα από καθεμία από αυτές, εντός των μεγίστων ορίων χωρητικότητας που συμφωνούνται από τις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών.
2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους συμμορφώνεται με τον κανονισμό για την κατάθεση των προβλεπόμενων προγραμμάτων πτήσεων της στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, καθώς και με οποιαδήποτε τροποποίησή του.
3. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να υποχρεωθούν να υποβάλουν προς έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν από την έναρξη υπηρεσιών για τα καθορισμένα δρομολόγια τα προγράμματα πτήσεων. Αυτό ισχύει, επίσης, για μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, η προθεσμία αυτή μπορεί να μειωθεί με την επιφύλαξη της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14

Τιμολόγια Αεροπορικών Μεταφορών

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιτρέπει τον καθορισμό τιμολογίων για τις αεροπορικές μεταφορές από κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία βάσει εμπορικού αντίτιμου στην αγορά. Παρά ταύτα, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει το δικαίωμα να παρεμβαίνει ώστε:
 - α) να αποτρέπει τις τιμές ή τις πρακτικές που εισάγουν αδικαιολόγητα διακρίσεις·
 - β) να προστατεύει τους καταναλωτές από υπερβολικά υψηλές ή περιοριστικές τιμές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης· και

- γ) να προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές λόγω κρατικής επιδότησης ή στήριξης.
2. Για τους σκοπούς που ορίζονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου, οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να απαιτούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον καθορισμό των τιμολογίων και μπορούν να ζητούν από τις αεροπορικές εταιρείες να υποβάλουν τα τιμολόγιά τους για καταχώριση.
 3. Καμία Αεροπορική Αρχή των Συμβαλλομένων Μερών δεν λαμβάνει μονομερώς μέτρα για να εμποδίσει την εισαγωγή προτεινόμενου τιμολογίου που χρεώνεται από μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
 4. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει ότι το τιμολόγιο που χρεώνουν οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους δεν συνάδει με τις εκτιμήσεις που καθορίζονται στο παρόν Άρθρο, κοινοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τους λόγους της δυσaréσκειάς του το συντομότερο δυνατόν και ζητεί διαβουλεύσεις οι οποίες διεξάγονται το αργότερο τριάντα (30) ημέρες μετά την παραλαβή του αιτήματος. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με το τιμολόγιο για το οποίο έχει δοθεί ειδοποίηση δυσaréσκειας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος κάνει ότι μπορεί για να θέσει σε εφαρμογή τη συμφωνία αυτή. Ελλείψει μιας τέτοιας συμφωνίας, το προηγούμενως υφιστάμενο τιμολόγιο εξακολουθεί να ισχύει.

Άρθρο 15

Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

1. Οι Αεροπορικές Αρχές καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματός τους, τις πληροφορίες και τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την αεροπορική κίνηση που πραγματοποιείται στις συμφωνημένες υπηρεσίες από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους από και προς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου

Μέρους, όπως μπορούν κανονικά να καταρτίσουν και να υποβάλλουν οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες στις Εθνικές Αεροπορικές Αρχές τους. Τυχόν πρόσθετα στατιστικά δεδομένα κίνησης που ενδέχεται να επιθυμούν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους αποτελούν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που διέπουν την παροχή στατιστικών πληροφοριών τηρούνται από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 16

Απαγόρευση των Διακρίσεων

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη κατανοούν ότι η παρούσα Συμφωνία βασίζεται στην Αρχή της Αμοιβαίας Απαγόρευσης των Διακρίσεων, υπό τον όρο ότι κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ίση και χωρίς διακρίσεις μεταχείριση όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, ιδίως όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των φόρων, των τιμολογίων, των τιμών, των εμπορικών ευκαιριών, της ασφάλειας, της χρήσης αερολιμένων, της εκχώρησης χρονοθυρίδων ή της άσκησης των δικαιωμάτων κίνησης που συμφωνήθηκαν στην παρούσα Συμφωνία.

Άρθρο 17

Ηλεκτρονικά Συστήματα Κρατήσεων (ΗΣΚ)

1. Οι πωλητές Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κράτησης Θέσεων (ΗΣΚ) που δραστηριοποιούνται στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους έχουν το δικαίωμα να θέτουν, να διατηρούν και να διαθέτουν ελεύθερα τα ΗΣΚ τους σε ταξιδιωτικά γραφεία ή ταξιδιωτικές εταιρείες των οποίων η κύρια δραστηριότητα είναι η διανομή προϊόντων που συνδέονται με ταξίδια στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, υπό τον όρο ότι το ΗΣΚ συμμορφώνεται με τις όποιες σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη ακυρώνουν κάθε υφιστάμενη απαίτηση, η οποία θα μπορούσε να περιορίσει την ελεύθερη πρόσβαση των ΗΣΚ ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην αγορά του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή να περιορίσει με άλλον τρόπο τον ανταγωνισμό. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη απέχουν από τη θέσπιση τέτοιων απαιτήσεων στο μέλλον.
3. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιβάλλει ή επιτρέπει να επιβληθούν, στην επικράτειά του, στους πωλητές των ΗΣΚ του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους απαιτήσεις, όσον αφορά τις απεικονίσεις των ΗΣΚ διαφορετικές από εκείνες που επιβάλλονται στους δικούς του πωλητές των ΗΣΚ ή σε οποιοδήποτε άλλο ΗΣΚ που δραστηριοποιείται στην αγορά του. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν εμποδίζει τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ των πωλητών των ΗΣΚ, των παρόχων τους και των συνδρομητών τους σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών για τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες και οι οποίες διευκολύνουν την προβολή ολοκληρωμένων και αμερόληπτων πληροφοριών στους καταναλωτές, ή την εκπλήρωση κανονιστικών απαιτήσεων σε ουδέτερες απεικονίσεις.
4. Οι ιδιοκτήτες και οι διαχειριστές των ΗΣΚ ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που συμμορφώνονται με τις σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον υπάρχουν, έχουν την ίδια ευκαιρία να κατέχουν τα ΗΣΚ εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως και οι ιδιοκτήτες και οι διαχειριστές οποιουδήποτε άλλου ΗΣΚ που δραστηριοποιούνται στην αγορά του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 18

Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν ανά πάσα στιγμή να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.
2. Η διαβούλευση που ζητείται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές τους αρχίζει εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.

3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας ή του Παραρτήματος Ι αυτής (Πίνακας Διαδρομών), η οποία συμφωνήθηκε ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, αρχίζει να ισχύει σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 23 (Έναρξη Ισχύος) της παρούσης.

Άρθρο 19

Επίλυση Διαφορών

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη προσπαθούν κατ' αρχάς να την επιλύσουν με διαπραγματεύσεις.
2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταλήξουν σε διακανονισμό σύμφωνα με την παράγραφο (1) ανωτέρω εντός προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με κοινή συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών σε Δικαστήριο τριών διαιτητών. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ορίζει ένα διαιτητή εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος από το άλλο μιας ειδοποίησης, μέσω διπλωματικών διαύλων, ζητώντας διαιτησία της διαφοράς από το εν λόγω Δικαστήριο και οι δύο διαιτητές που διορίζονται με τον τρόπο αυτό ορίζουν με κοινή συμφωνία τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου εντός περαιτέρω προθεσμίας εξήντα (60) ημερών. Εάν καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν ορίσει τον διαιτητή του εντός της καθορισμένης προθεσμίας ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει οριστεί εντός της καθορισμένης προθεσμίας, καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να ορίσει έναν διαιτητή ή διαιτητές, ανάλογα με την περίπτωση· υπό τον όρο ότι, εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος καθενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, μπορεί να ζητηθεί από τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή εάν είναι τέτοιος υπήκοος, από το Αρχαιότερο Μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι τέτοιος υπήκοος να προβεί στους διορισμούς ανάλογα με την περίπτωση. Ο τρίτος διαιτητής, ωστόσο, είναι υπήκοος ενός τρίτου κράτους και ενεργεί ως ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου και καθορίζει τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας.

3. Το Δικαστήριο καθορίζει τις δικές του διαδικασίες.
4. Τα έξοδα του Δικαστηρίου κατανέμονται ισομερώς μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.
5. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφωθούν με οποιαδήποτε απόφαση που εκδίδεται κατ' εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.
6. Εάν και εφόσον καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του δεν συμμορφωθεί με απόφαση που έχει εκδοθεί δυνάμει της παραγράφου (2) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να παρακρατήσει ή να ανακαλέσει τυχόν δικαιώματα ή προνόμια που έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 20 **Καταγγελία**

Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί ανά πάσα στιγμή να γνωστοποιήσει γραπτώς στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος την πρόθεσή του να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία, μέσω διπλωματικών διαύλων· η εν λόγω ειδοποίηση κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην περίπτωση αυτή, η Συμφωνία λήγει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η ειδοποίηση καταγγελίας ανακληθεί με συμφωνία πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας. Ελλείψει απόδειξης παραλαβής από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21 **Συμμόρφωση με τις Πολυμερείς Συμβάσεις**

Εάν τεθεί σε ισχύ μια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών για αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία θεωρείται ότι τροποποιείται αναλόγως.

Άρθρο 22
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, καθώς και όλες οι τροποποιήσεις της, καταχωρείται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας από οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 23
Έναρξη Ισχύος

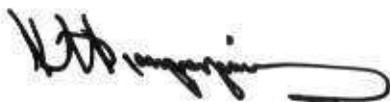
Η παρούσα Συμφωνία αρχίζει να ισχύει εξήντα (60) ημέρες μετά την ημερομηνία ανταλλαγής, μέσω διπλωματικών διαύλων, των γραπτών ειδοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών που ενημερώνονται μεταξύ τους για την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους που είναι αναγκαίες για το σκοπό αυτό.

Εις πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφωντες, όντας δεόντως προς τούτο εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την Συμφωνία αυτή.

Έγινε στην Αθήνα σε δύο πρωτότυπα, αυτήν την εικοστή έβδομη (27^η) ημέρα του Μαΐου, 2021, στην ελληνική, ισπανική και αγγλική γλώσσα, και τα τρία κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση απόκλισης ερμηνείας, υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας



Κωνσταντίνος Φραγκογιάννης
Υφυπουργός Εξωτερικών

Για την κυβέρνηση της
Δημοκρατίας της Χιλής



Ximena Carolina Ares Mora
Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Για όλους τους σκοπούς, το παρόν Παράρτημα θεωρείται αναπόσπαστο και ουσιώδες μέρος της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής.

Τμήμα 1

Πίνακας Διαδρομών

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Ι

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

Σημεία πίσω	Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία Πέραν
Οποιαδήποτε σημεία	Σημεία στη Δημοκρατία της Χιλής	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΙΙ

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

Σημεία πίσω	Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία Πέραν
Οποιαδήποτε σημεία	Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στη Δημοκρατία της Χιλής	Οποιαδήποτε σημεία

Τμήμα 2

Επιχειρησιακή Ευελιξία

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλομένων Μερών μπορούν, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογή τους:
 - α) να εκτελούν πτήσεις προς κάθε μία ή και τις δύο κατευθύνσεις·
 - β) να συνδυάζουν διαφορετικούς αριθμούς πτήσεων στο πλαίσιο μιας πτητικής λειτουργίας αεροσκάφους·

- γ) να εξυπηρετούν σημεία πίσω, ενδιάμεσα και σημεία πέραν και σημεία στις επικράτειες των Συμβαλλομένων Μερών σε διαδρομές με οποιονδήποτε συνδυασμό και με οποιαδήποτε σειρά, χωρίς δικαιώματα ενδομεταφοράς·
- δ) να παραλείπουν στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία· και
- ε) να μεταφέρουν την αεροπορική κίνηση από οποιοδήποτε αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε σημείο των διαδρομών·
- στ) να εξυπηρετούν σημεία πίσω από οποιοδήποτε σημείο στην επικράτειά τους με ή χωρίς αλλαγή αεροσκάφους ή αριθμού πτήσης και μπορούν να διατηρούν και να διαφημίζουν τις υπηρεσίες αυτές στο κοινό, ως ενδιάμεσες υπηρεσίες·

χωρίς κατευθυντικό ή γεωγραφικό περιορισμό και χωρίς απώλεια οποιουδήποτε δικαιώματος κίνησης που επιτρέπεται διαφορετικά δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά αποτελεί μέρος μιας υπηρεσίας που εξυπηρετεί σημείο στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία.

2. Τα δικαιώματα κίνησης πέμπτης ελευθερίας και τυχόν πρόσθετα δικαιώματα μπορούν να καθορίζονται από κοινού από τις Αεροπορικές Αρχές και των δύο Συμβαλλομένων Μερών.

Τμήμα 3 **Αλλαγή Αεροσκάφους**

Σε οποιοδήποτε τμήμα ή τμήματα των διαδρομών του παρόντος Παραρτήματος της Συμφωνίας, οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία δικαιούται να πραγματοποιεί διεθνείς αεροπορικές μεταφορές χωρίς κανέναν περιορισμό ως προς την αλλαγή σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία της διαδρομής, στον τύπο, το μέγεθος ή τον αριθμό των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά πέραν του εν λόγω σημείου αποτελεί συνέχεια της μεταφοράς από την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία και στην εισερχόμενη κατεύθυνση η μεταφορά στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία αποτελεί συνέχεια της μεταφοράς πέραν του εν λόγω σημείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος άλλων κρατών που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4 της παρούσας Συμφωνίας:

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

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Chile, hereinafter "the Contracting Parties":

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

Desiring to promote an air transportation system based on competition among airlines in the marketplace, with minimum government interference and regulation, and equal opportunities;

Desiring to facilitate the expansion of international air transportation;

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1 **Definitions**

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

- a. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Republic of Chile the Civil Aeronautics Board, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.
- b. "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.
- c. "Agreement" means this Agreement, the Annexes attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement.
- d. "Designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.
- e. "Agreed services" means scheduled air services on the routes agreed on this Agreement and its Annex I for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- f. "Capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to

“an agreed service” means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

- g. “Territory” in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.
- h. “Air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- i. “Tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- j. “User charge” means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security goods, facilities and services.
- k. “Code sharing” means a business arrangement between designated airlines of both Contracting Parties and/or third country airlines under which they jointly operate a specific route for carrying passengers, cargo, and mail, one as operator and marketer and the other as marketer.
- l. “Air transportation” means any public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration, hire, or otherwise.
- m. “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

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

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement and its Annex I for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party including:
 - 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;
 - c) To make stops in the said territory for the purpose of taking on board and discharging international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination; without limitations regarding routes, frequencies, and aircraft type that can be its own, leased or chartered.
 - d) Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorizations) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph (1) a) and b) of this Article; and
 - e) To make those stops authorized in the Annex I to this Agreement.
2. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform - through diplomatic channels - to the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

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

Article 4

Suspension and Revocation

- 1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization of an airline designated by the other Contracting Party, where:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

- i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) it is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or
 - iv) the Republic of Chile demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the Republic of Chile and that other European Union Member State; or
 - v) the airline holds an Air Operators Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Chile and that European Union Member State, and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Chile.
- b) in the case of an airline designated by the Republic of Chile:
 - i) it is not established in the territory of the Republic of Chile and is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Chile; or
 - ii) the Republic of Chile is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - iii) the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Chile.
- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention for the operation of international air services by the Contracting Party receiving designation; or
- d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

- e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 18 (Consultations and Modifications) of this Agreement.
 3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety Provisions), Article 8 (Aviation Security) and Article 11 (Fair Competition).

Article 5

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air transport 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. The application of such laws, regulations and procedures shall not be discriminatory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 (Consultations and Modifications) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety Provisions

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, are

not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take the appropriate corrective action it deems necessary. 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 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operating under this Agreement may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized 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 licenses 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 operating under this Agreement is denied by the representative of an airline designated by one Contracting Party, 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, revoke or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a

result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

Article 8 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that

Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party, and establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.
4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations, and in the currency of that territory or in freely convertible currencies, subject to the current rate of exchange provisions of each Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party. Conversion and remittance shall be permitted promptly at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance prevailing on the date of conversion and remittance.
6. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select

among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of either Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing, with designated airlines of either Contracting Party and/or an airline or airlines of a third country, provided that (a) the airlines in such arrangements hold the corresponding air traffic rights; and (b) the airline tickets and any other document regarding the conditions of the air transportation and/or air waybills state clearly the buyer or user of the service, the airline that will actually operate each segment of the service, and the airline with which will enter into a commercial-contractual relation.

The cooperative marketing arrangements entered into by the designated airlines of either Contracting Party, may be filed with the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties for approval, prior to its implementation, in accordance with each Contracting Party's national laws.

8. 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 7 (Aviation Safety Provisions) and Article 8 (Aviation Security).

Neither Contracting Party shall require the airlines leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.

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 Republic of Chile. It shall be submitted for prior approval to competent authorities of both the lessor and the lessee and to the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft.

Article 10

Exemption from Customs Duties and Taxation

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

they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs provisions in force.

4. Nothing in this Agreement shall prevent the Hellenic Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party that operates between a point in the territory of the Hellenic Republic and another point in the territory of the Hellenic Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 11 **Fair Competition**

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.
2. The Contracting Parties shall take all appropriate action within their jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. 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.
4. The Contracting Parties share the objectives of compatibility of competition law and of its effective application.
5. 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 and policies.
6. If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices that would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the air services governed by this

Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fifteen (15) days after the receipt of the request.

7. 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 19 (Settlement of Disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

Article 12 **User Charges**

1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just, reasonable and not unjustly discriminatory 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 those that would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations among the competent charging bodies in the territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging bodies and the airlines to exchange information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

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

1. The capacity of international air transport offered by the designated airlines shall be determined freely by each of them, within the maximum capacity limits agreed by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
2. The designated airline of each Contracting Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party as well as for any modification thereof.

3. The designated airlines of each Contracting Party may be required to submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 14 **Air Transport Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transport to be established by each designated airline based upon commercial consideration in the marketplace. Notwithstanding this, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protect airlines from prices that are artificially low due to government subsidy or support.
2. For the purposes set out in paragraph (1) 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, and they may request airlines to submit their tariffs for registration.
3. Neither Aeronautical Authority of the Contracting Parties shall take unilateral action to prevent the introduction of a proposed tariff charged by a designated airline of either Contracting Party.
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 this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 15
Supply of Statistics

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

Article 16
Non-Discrimination

The Contracting Parties understand that this Agreement is based on the Principle of Mutual Non-Discrimination, in terms that each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party an equal and non-discriminatory treatment concerning the airlines designated by each Contracting Party, particularly in relation to the rights and obligations set forth in this Agreement, including, but not limited to, taxes, tariffs, prices, commercial opportunities, security, use of airports, assignment of slots, or the exercise of the traffic rights agreed in this Agreement.

Article 17
Computer Reservations Systems (CRS)

1. Computer Reservation Systems (CRS) vendors operating in the territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Contracting Party.

2. The Contracting Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Contracting Party's CRSs to the other Contracting Party's market or otherwise limit competition. The Contracting Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.
3. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party requirements, with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Contracting Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.
4. Owners and operators of CRSs of one Contracting Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Contracting Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Contracting Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Contracting Party.

Article 18

Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. Any modification to this Agreement or its Annex I (Route Schedule), agreed as a result of such consultations, shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 (Entry into Force) thereof.

Article 19
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraph (1) above within a period of twelve (12) months, the dispute may be referred by mutual agreement of the Contracting Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.
3. The Tribunal shall determine its own procedures.
4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.
6. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 20
Termination

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

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

Article 21
Conformity with Multilateral Conventions

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

Article 22
Registration

This Agreement, and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by either Contracting Party.

Article 23
Entry into Force

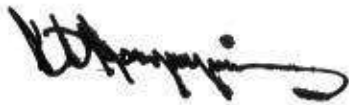
This Agreement shall enter into force sixty (60) days after the date of the exchange, through diplomatic channels, of written notifications between the Contracting Parties informing each other of the completion of their relevant internal legal procedures necessary to this end.

In witness thereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Athens in two originals, this twenty seventh (27th) day of May 2021, in the Greek, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

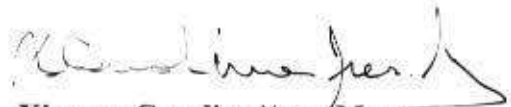
In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government of
the Hellenic Republic**



**Konstantinos Fragkogiannis
Deputy Minister of Foreign Affairs**

**For the Government of
the Republic of Chile**



**Ximena Carolina Ares Mora
Ambassador**

ANNEX I

For all purposes, this Annex is understood to be an integral and essential part of the Air Services Agreement between the Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Chile.

Section 1 Route Schedule

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Chile:

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Any Points	Points in the Republic of Chile	Any Points	Any Points in the Hellenic Republic	Any Points

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airlines of the Hellenic Republic:

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Any Points	Points in the Hellenic Republic	Any Points	Any Points in the Republic of Chile	Any Points

Section 2 Operational Flexibility

1. The designated airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights and at their option:
 - a) operate flights in either or both directions;
 - b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

- c) serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;
 - d) omit stops at any point or points; and
 - e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
 - f) Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;
- without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. Fifth freedom traffic rights and any additional rights may be jointly determined by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Section 3

Change of Gauge

On any sector or sectors of the routes of this Annex of the Agreement, any airline shall be entitled to perform international air transportation without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

List of other states referred to in Articles 3 and 4 of this Agreement:

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

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 23 αυτής.

Αθήνα, Απριλίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Χρ. Σταϊκούρας

Σπ. - Αδ. Γεωργιάδης

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Νικ. - Γ. Δένδιας

Παν. Θεοδωρικάκος

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κων. Τσιάρας

Κων. Καραμανλής

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θ. Σκυλακάκης

Συνοπτική Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

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. Φωτεινή Κεφαλίδου, Νομική Σύμβουλος, Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τηλ. 6932422103,
3. Ευαγγελία Τσάγκα, 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	X

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

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 Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής, που υπογράφηκε στην Αθήνα, στις 27 Μαΐου 2021. Με την υπό κύρωση Συμφωνία επιδιώκονται η καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των επικρατειών των μερών και η ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής, 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 Χιλή.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά; Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά άμεσα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είναι αρμόδια για την άσκηση εποπτείας στη λειτουργία της πολιτικής αεροπορίας και την εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων, καθώς και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της αναφορικά με την παροχή, οργάνωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη διαχείριση και λειτουργία αεροδρομίων, παρακολουθεί τις διμερείς και διεθνείς συνεργασίες και συμφωνίες και συλλέγει, αξιολογεί και διαχειρίζεται συμβάντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως επίσης τους αερομεταφορείς και το επιβατικό κοινό.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης

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;
----	--

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 ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☐  ☒				
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης; <table border="1"> <tr> <td>i) βραχυπρόθεσμοι:</td><td>Αναβάθμιση των διμερών αεροπορικών σχέσεων των δύο χωρών, μέσω της θέσπισης νέου θεσμικού αεροπορικού πλαισίου που παρέχει δυνατότητα διορισμού αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών.</td></tr> <tr> <td>ii) μακροπρόθεσμοι:</td><td>Η Συμφωνία εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Χιλής. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Χιλής. Τέλος, η πρόβλεψη για εκτέλεση απεριόριστων δρομολογίων αμιγώς φορτίου μεταξύ των δύο χωρών παρέχει απεριόριστες δυνατότητες διακίνησης αγαθών, όχι μόνο μεταξύ σημείων των δύο χωρών, αλλά, μέσω αυτών, στην</td></tr> </table>	i) βραχυπρόθεσμοι:	Αναβάθμιση των διμερών αεροπορικών σχέσεων των δύο χωρών, μέσω της θέσπισης νέου θεσμικού αεροπορικού πλαισίου που παρέχει δυνατότητα διορισμού αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών.	ii) μακροπρόθεσμοι:	Η Συμφωνία εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Χιλής. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Χιλής. Τέλος, η πρόβλεψη για εκτέλεση απεριόριστων δρομολογίων αμιγώς φορτίου μεταξύ των δύο χωρών παρέχει απεριόριστες δυνατότητες διακίνησης αγαθών, όχι μόνο μεταξύ σημείων των δύο χωρών, αλλά, μέσω αυτών, στην
i) βραχυπρόθεσμοι:	Αναβάθμιση των διμερών αεροπορικών σχέσεων των δύο χωρών, μέσω της θέσπισης νέου θεσμικού αεροπορικού πλαισίου που παρέχει δυνατότητα διορισμού αερομεταφορέων της Ένωσης για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών.				
ii) μακροπρόθεσμοι:	Η Συμφωνία εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Χιλής. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μελλοντική έναρξη εκτέλεσης απευθείας δρομολογίων μεταξύ σημείων της χώρας μας και της Χιλής. Τέλος, η πρόβλεψη για εκτέλεση απεριόριστων δρομολογίων αμιγώς φορτίου μεταξύ των δύο χωρών παρέχει απεριόριστες δυνατότητες διακίνησης αγαθών, όχι μόνο μεταξύ σημείων των δύο χωρών, αλλά, μέσω αυτών, στην				

	παγκόσμια αγορά. Ενισχύεται η συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων.
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							
Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

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

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

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

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		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Άρθρο</th> <th>Στόχος</th> </tr> </thead> </table>	Άρθρο	Στόχος
Άρθρο	Στόχος		

Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου	Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Χιλής, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 27 Μαΐου 2021.
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 υπέρπτησης του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, δικαίωμα προσγείωσης και στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, για μη κυκλοφοριακούς σκοπούς και δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών για αποβίβαση και επιβίβαση διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Ρητά αναφέρεται 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, καθώς και η δυνατότητα ανάκλησης ή μεταβολής του διορισμού αυτού. Επιπλέον, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παροχή εξουσιοδότησης και τη χορήγηση αδειών στις ανωτέρω εταιρείες. Η άδεια έναρξης δρομολογίων της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας χορηγείται, εφόσον τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις διατάξεις της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 4	Προβλέπεται η δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας ή των τεχνικών αδειών αεροπορικών εταιρειών που έχουν οριστεί από το άλλο μέρος, σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις διορισμού τους ή δεν τηρούνται οι νόμοι και οι κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, ή αυτές

	δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της υπό κύρωση Συμφωνίας ή με τις εθνικές νομοθεσίες των συμβαλλομένων μερών. Αν δεν είναι ουσιώδους σημασίας για την πρόληψη της περαιτέρω παραβίασης των νόμων ή των κανονισμών ή της υπό κύρωση Συμφωνίας η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων του παρόντος, παρέχεται δυνατότητα άσκησης των εν λόγω δικαιωμάτων μόνο μετά από διαβούλευση. Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ανάκλησης ή αναστολής ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων περί ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.
Άρθρο 5	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων, κανονισμών και διαδικασιών από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κατά την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση των αεροσκαφών τους από την επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Προβλέπεται, επίσης, ρύθμιση περί απλουστευμένων ελέγχων και απαλλαγής από τελωνειακούς δασμούς και φόρους στους επιβάτες, στις αποσκευές και τα φορτία υπό άμεση διέλευση και εφόσον παραμένουν εντός του αερολιμένα.
Άρθρο 6	Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύι 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, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, ενώ, εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 7	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών. Ειδικότερα, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας ως προς τις 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 αναστολής ή ανάκλησης ή περιορισμού της άδειας λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας. Ομοίως, ως προς την επιθεώρηση πίστας, αν προκύψουν ανησυχίες ότι δεν τηρούνται τα ελάχιστα πρότυπα ή αν δεν εγκριθεί η πρόσβαση για επιθεώρηση ή για διαβούλευση, παρέχεται στα μέρη η δυνατότητα αναστολής ή τροποποίησης της άδειας λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας. 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 Δημοκρατίας της Χιλής ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση διορισμού από ελληνικής πλευράς αεροπορικής εταιρείας, της οποίας ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλη χώρα της Ε.Ε..
Άρθρο 8	Θεσπίζεται υποχρέωση προστασίας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, 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 ασφαλείας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, καθώς και κάθε άλλης απειλής, καθώς και η συνεργασία των μερών και η λήψη μέτρων σε περίπτωση απειλής της ασφαλείας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους.
Άρθρο 9	Περιέχονται ρυθμίσεις σχετικά με την αντιπροσώπευση των αεροπορικών εταιρειών του ενός μέρους στην επικράτεια του άλλου και την εγκατάσταση του απαραίτητου προσωπικού. Επιπλέον, προσδιορίζεται ο τρόπος πώλησης υπηρεσιών αερομεταφορών από την εταιρεία και μεταφοράς του πλεονάσματος των εσόδων των διορισμένων εταιρειών του ενός συμβαλλόμενου μέρους στη χώρα τους, σύμφωνα με τους ισχύοντες συναλλαγματικούς κανονισμούς στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Τέλος, παρέχεται στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες η δυνατότητα σύναψης εμπορικής συνεργασίας, όπως κοινού

	κωδικού, δεσμευμένου χώρου ή άλλες συμφωνίες κοινοπραξίας μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών των συμβαλλομένων μερών, καθώς και με εταιρείες τρίτων χωρών και καθορίζονται οι όροι για τη σύναψη των συμβάσεων αυτών.
Άρθρο 10	Συμφωνείται μεταξύ των μερών η αμοιβαία απαλλαγή, βάσει του εφαρμοστέου δικαίου τους, από περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, τέλη και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, των καυσίμων, των εφοδίων και άλλων αντικειμένων, που χρησιμοποιούνται από τις αεροπορικές τους εταιρείες κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης. Εντούτοις, η ελληνική πλευρά έχει δικαίωμα να επιβάλει, χωρίς διακρίσεις, φόρους, δασμούς, τέλη και λοιπές επιβαρύνσεις επί των καυσίμων που παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε αεροσκάφος εταιρείας της Χιλής, εάν εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων στην επικράτειά της ή μεταξύ σημείου στην επικράτειά της και άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε..
Άρθρο 11	Αναγνωρίζεται ότι αποτελεί κοινό στόχο των μερών να παρέχονται ίσες ευκαιρίες στις αεροπορικές εταιρείες των μερών να εκμεταλλεύονται την αγορά σε ένα δίκαιο και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Τα μέρη λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν αυτό το περιβάλλον, ώστε να εξαλειφθούν κάθε μορφής διακρίσεις και αθέμιτες ανταγωνιστικές πρακτικές. Προς επίτευξη των ανωτέρω, τα μέρη αλληλοενημερώνονται σχετικά με τη νομοθεσία, τις πολιτικές και τις πρακτικές περί ανταγωνισμού και παρέχουν βοήθεια και καθοδήγηση στις εταιρείες τους. Σε περίπτωση που ένα μέρος διαπιστώσει ότι οι εταιρείες του υφίστανται διακρίσεις ή αθέμιτες πρακτικές, μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις και, σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας, προβλέπεται η δυνατότητα προσφυγής στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών.
Άρθρο 12	Τα μέρη συμφωνούν για επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών στις αεροπορικές εταιρείες των δύο μερών, χωρίς διακρίσεις και προνομιακή μεταχείριση, για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων κατά την εκμετάλλευση των συμφωνημένων διαδρομών. Παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμόδιων φορέων χρέωσης και των αεροπορικών εταιρειών και ενθαρρύνεται η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το εύλογο ύψος των τελών.
Άρθρο 13	Προβλέπεται ότι η χωρητικότητα καθορίζεται ελεύθερα από τις αεροπορικές εταιρείες, εντός των μεγίστων ορίων που

	συμφωνούνται από τις αεροπορικές αρχές των μερών. Επιπλέον, θεσπίζεται υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών κάθε μέρους 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 14	Προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει των κανόνων της αγοράς, ενώ δεν απαιτείται η κατάθεσή τους στις αεροπορικές αρχές του άλλου μέρους. Οι αεροπορικές αρχές των συμβαλλομένων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να αποτρέπονται διακριτικές τιμές ή πρακτικές, να προστατεύονται οι καταναλωτές από αδικαιολόγητα υψηλές, λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και να προστατεύονται οι αεροπορικές εταιρείες από τεχνητά χαμηλές τιμές, λόγω κρατικής επιδότησης. Σε περίπτωση διαφωνίας των μερών επί θεμάτων που αφορούν στα τιμολόγια, παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων.
Άρθρο 15	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 16	Τίθεται ρύθμιση περί μη διακριτικής μεταχείρισης των αεροπορικών εταιρειών των μερών, ειδικά όσον αφορά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προβλέπει η Συμφωνία, αλλά και στη φορολόγηση, στους ναύλους, στις εμπορικές ευκαιρίες, στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, στη χρήση αερολιμένων, στη χορήγηση χρονοθυρίδων και στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης.
Άρθρο 17	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην ελεύθερη και χωρίς περιορισμούς χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, υπό τον όρο συμμόρφωσης με τις σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις του εκάστοτε μέρους.
Άρθρο 18	Προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των μερών εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος. Επιπλέον, καθορίζονται η διαδικασία τροποποίησης της υπό κύρωση Συμφωνίας, η οποία τίθεται σε ισχύ διά της διπλωματικής οδού, μετά την ολοκλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών των μερών και του Πίνακα Διαδρομών, σύμφωνα με το άρθρο 23.
Άρθρο 19	Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό

	κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 20	Προβλέπεται ο τρόπος λήξης της υπό κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη, η οποία κοινοποιείται ταυτόχρονα και στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
Άρθρο 21	Ρυθμίζεται η σχέση της Συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες, που ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
Άρθρο 22	Προβλέπεται η καταχώρηση της υπό κύρωση Συμφωνίας στα αρχεία που τηρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO), στα οποία καταχωρούνται όλες οι εν ισχύ αεροπορικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ των κρατών-μελών του.
Άρθρο 23	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της.
Παράρτημα I	Περιλαμβάνεται ο Πίνακας Διαδρομών, στον οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, καθώς και τα ενδιάμεσα και σημεία πέραν. Επίσης, περιλαμβάνονται οι επιχειρησιακές δυνατότητες που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες κατά την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων, καθώς και η δυνατότητα αλλαγής αεροσκάφους κατά την διαδρομή.
Παράρτημα II	Περιλαμβάνονται οι αναφερόμενες στα άρθρα 3 και 4 της Συμφωνίας χώρες (ΕΟΧ και Ελβετία), οι πολίτες των οποίων έχουν δυνατότητα πλειοψηφικής συμμετοχής στις διοριζόμενες αεροπορικές εταιρείες της ελληνικής πλευράς.
Δεύτερο του σχεδίου νόμου	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου και της Συμφωνίας που κυρώνεται.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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:

Το κόστος της αξιολογούμενης ρύθμισης αποτυπώνεται στην οικεία έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

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 εντοπίζονται κίνδυνοι από την αξιολογούμενη ρύθμιση.

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

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση νομιμότητας

22.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις
	παρ. 1 άρθρου 5 και άρθρο 106 (προστασία ελεύθερου ανταγωνισμού) παρ. 1 άρθρου 28 (κανόνες του διεθνούς δικαίου) παρ. 2 άρθρου 36 (διεθνείς συνθήκες)
23.	Ενωσιακό δίκαιο
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)

☐	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)]
25.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	

☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
26.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Αθήνα, 28 Απριλίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ****ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ



Αριθμ. 55 / 2 / 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 Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της
Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της
Δημοκρατίας της Χιλής»**

A. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος η ανωτέρω Συμφωνία, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 27 Μαΐου 2021.

Η εν λόγω Συμφωνία αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό και την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων, μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών με την καθιέρωση και εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ των επικρατειών τους από τις διορισμένες, αντίστοιχα, αεροπορικές εταιρείες αυτών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

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

1. Ενδεχόμενη δαπάνη από: **α)** τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις για: **i)** την εξέταση διαφόρων θεμάτων κατ' εφαρμογή των **άρθρων 4 παρ.2, 6 παρ.2, 7 παρ.1, 8 παρ.6, 12 παρ.3, 14 παρ.4 και 18 παρ.1** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 19 παρ.1**) και την ως εκ τούτου, κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Χιλής στη χώρα μας, κατά περίπτωση,

β) την κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλομένων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 19 παρ.2-4**)

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

2. Απώλεια εσόδων, από τη θέσπιση απαλλαγών για τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Χιλής, από: **α)** τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς παρόμοιους φόρους σε αποσκευές και φορτία υπό άμεση διαμετακόμιση διαμέσου της ελληνικής επικράτειας, **(άρθρο 5 παρ.3)**

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

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

3. Αύξηση εσόδων σε περίπτωση: **α)** επιβολής φόρων, εισφορών, τελών, επιβαρύνσεων ή χρεώσεων επί των καυσίμων που διατίθενται στην Ελληνική επικράτεια για χρήση από αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας της Χιλής, που εκτελεί δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων της ελληνικής επικράτειας ή μεταξύ σημείου της ελληνικής επικράτειας και της επικράτειας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **(άρθρο 10 παρ.4)**

β) επιβολής τελών χρήσης στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Χιλής για τη χρήση των αερολιμένων και άλλων εγκαταστάσεων της χώρας μας. **(άρθρο 12 παρ. 1)**

Αθήνα, 11 Φεβρουαρίου 2022

Η Γενική Διευθύντρια

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

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

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

1. Ενδεχόμενη δαπάνη από: **α)** τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις για: **i)** την εξέταση διαφόρων θεμάτων κατ' εφαρμογή των **άρθρων 4 παρ.2, 6 παρ.2, 7 παρ.1, 8 παρ.6, 12 παρ.3, 14 παρ.4 και 18 παρ.1** και **ii)** την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (**άρθρο 19 παρ.1**) και την ως εκ τούτου, κάλυψη του κόστους μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Χιλής στη χώρα μας κατά περίπτωση.

β) την κάλυψη, κατά το μέρος που αναλογεί στη χώρα μας, των εξόδων του Διαιτητικού Δικαστηρίου, σε περίπτωση προσφυγής των Συμβαλλομένων Μερών σε διαιτησία για την τελική επίλυση των ανωτέρω διαφορών. (**άρθρο 19 παρ.2-4**)

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

2. Απώλεια εσόδων, από τη θέσπιση απαλλαγών για τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Χιλής, από: **α)** τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς παρόμοιους φόρους σε αποσκευές και φορτία υπό άμεση διαμετακόμιση διαμέσου της ελληνικής επικράτειας, (**άρθρο 5 παρ.3**)

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

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

Αθήνα, 28 Απριλίου 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΧΡ. ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΑΗΣ