

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός και του κράτους του Κατάρ, αφετέρου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Κρατών μελών της, αφενός και του Κράτους του Κατάρ, αφετέρου	
Άρθρο 1	Ορισμοί
ΤΙΤΛΟΣ Ι	Οικονομικές διατάξεις
Άρθρο 2	Χορήγηση δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Άδεια λειτουργίας
Άρθρο 4	Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή και περιορισμός άδειας
Άρθρο 5	Ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου
Άρθρο 6	Τήρηση νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων
Άρθρο 7	Θεμιτός ανταγωνισμός
Άρθρο 8	Εμπορικές δυνατότητες
Άρθρο 9	Δασμοί
Άρθρο 10	Τέλη χρήσης
Άρθρο 11	Ναύλοι και κόμιστρα
Άρθρο 12	Στατιστικά στοιχεία
ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ	Ρυθμιστική συνεργασία
Άρθρο 13	Ασφάλεια πτήσεων
Άρθρο 14	Αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 15	Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
Άρθρο 16	Περιβάλλον
Άρθρο 17	Ευθύνη αερομεταφορέα
Άρθρο 18	Προστασία των καταναλωτών
Άρθρο 19	Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων
Άρθρο 20	Εργασιακά θέματα
ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ	Θεσμικές και τελικές διατάξεις
Άρθρο 21	Ερμηνεία και εφαρμογή
Άρθρο 22	Μεικτή επιτροπή

Άρθρο 23	Επίλυση διαφορών και διαιτησία
Άρθρο 24	Σχέσεις με άλλες συμφωνίες
Άρθρο 25	Τροποποιήσεις
Άρθρο 26	Προσχώρηση νέων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Άρθρο 27	Καταγγελία
Άρθρο 28	Καταχώριση της συμφωνίας
Άρθρο 29	Έναρξη ισχύος, προσωρινή εφαρμογή και θεματοφύλακας
Άρθρο 30	Αυθεντικά κείμενα
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	Μεταβατικές διατάξεις
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2	Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των δικαιωμάτων μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας για υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου
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 Μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της αφενός και του κράτους του Κατάρ αφετέρου, που υπεγράφη στο Λουξεμβούργο, στις 18 Οκτωβρίου 2021. Το πρωτότυπο κείμενο της Συμφωνίας στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ, ΑΦΕΝΟΣ,
ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΡ, ΑΦΕΤΕΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΡΘΡΟ 1: Ορισμοί

ΤΙΤΛΟΣ Ι: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 2: Χορήγηση δικαιωμάτων

ΑΡΘΡΟ 3: Άδεια λειτουργίας

ΑΡΘΡΟ 4: Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή και περιορισμός άδειας

ΑΡΘΡΟ 5: Ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου

ΑΡΘΡΟ 6: Τήρηση νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων

ΑΡΘΡΟ 7: Θεμιτός ανταγωνισμός

ΑΡΘΡΟ 8: Εμπορικές δυνατότητες

ΑΡΘΡΟ 9: Δασμοί

ΑΡΘΡΟ 10: Τέλη χρήσης

ΑΡΘΡΟ 11: Ναύλοι και κόμιστρα

ΑΡΘΡΟ 12: Στατιστικά στοιχεία

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΡΘΡΟ 13: Ασφάλεια πτήσεων

ΑΡΘΡΟ 14: Αεροπορική ασφάλεια

ΑΡΘΡΟ 15: Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

ΑΡΘΡΟ 16: Περιβάλλον

ΑΡΘΡΟ 17: Ευθύνη αερομεταφορέα

ΑΡΘΡΟ 18: Προστασία των καταναλωτών

ΑΡΘΡΟ 19: Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων

ΑΡΘΡΟ 20: Εργασιακά θέματα

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ: ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 21: Ερμηνεία και εφαρμογή

ΑΡΘΡΟ 22: Μεικτή επιτροπή

ΑΡΘΡΟ 23: Επίλυση διαφορών και διαιτησία

ΑΡΘΡΟ 24: Σχέσεις με άλλες συμφωνίες

ΑΡΘΡΟ 25: Τροποποιήσεις

ΑΡΘΡΟ 26: Προσχώρηση νέων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΑΡΘΡΟ 27: Καταγγελία

ΑΡΘΡΟ 28: Καταχώριση της συμφωνίας

ΑΡΘΡΟ 29: Έναρξη ισχύος, προσωρινή εφαρμογή και θεματοφύλακας

ΑΡΘΡΟ 30: Αυθεντικά κείμενα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των δικαιωμάτων μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας για υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,
Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,
Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,
Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,
Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ,
Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,
ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,
Η ΟΥΓΓΑΡΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,
Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,
Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,
Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,
ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφεξής αποκαλούμενα από κοινού «κράτη μέλη της ΕΕ» ή μεμονωμένα «κράτος μέλος της ΕΕ», και

η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ, εφεξής αποκαλούμενη ως «Ένωση»,

αφενός, και

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΡ, εφεξής αποκαλούμενο ως «Κατάρ»,

αφετέρου,

εφεξής αποκαλούμενες από κοινού ως «μέρη»,

τα κράτη μέλη της ΕΕ και το Κατάρ, ως συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, με την Ένωση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προωθήσουν τα συμφέροντά τους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ώστε να συμβάλουν στη σύσφιξη των πολιτικών και οικονομικών σχέσεων μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η αποτελεσματική συνδεσιμότητα των αεροπορικών μεταφορών είναι σημαντική για την προώθηση του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να βελτιώσουν τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών και να προωθήσουν ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών βασιζόμενο στην απαγόρευση των διακρίσεων και στον θεμιτό και ισότιμο ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλίσουν στις αερομεταφορές το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας πτήσεων και αεροπορικής ασφάλειας και δηλώνοντας τις σοβαρές τους ανησυχίες για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, επηρεάζουν δυσμενώς τη λειτουργία των αεροσκαφών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

ΑΠΟΦΑΣΙΣΜΕΝΑ να μεγιστοποιήσουν τα δυνητικά οφέλη της ρυθμιστικής συνεργασίας,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τα σημαντικά πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από ανταγωνιστικές αεροπορικές υπηρεσίες και από έναν βιώσιμο κλάδο αερομεταφορών,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προωθήσουν τον θεμιτό ανταγωνισμό, αναγνωρίζοντας ότι ορισμένες επιδοτήσεις μπορούν να επηρεάσουν δυσμενώς τον ανταγωνισμό και να διακυβεύσουν την επίτευξη των βασικών στόχων της παρούσας συμφωνίας και αναγνωρίζοντας ότι, όταν δεν υφίστανται ίσοι όροι ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς, ενδέχεται να μην επιτευχθούν τα δυνητικά οφέλη,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΡΟΘΕΣΗ να στηριχθούν σε υφιστάμενες συμφωνίες και διακανονισμούς μεταξύ τους με στόχο το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους επιβάτες, τους φορτωτές, τους αερομεταφορείς και τους αερολιμένες και τους εργαζομένους τους, τις κοινότητές τους και άλλα έμμεσα ευεργετούμενα μέρη,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ τη σπουδαιότητα της προστασίας του περιβάλλοντος στη χάραξη και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνών αερομεταφορών,

ΔΗΛΩΝΟΝΤΑΣ ότι είναι αναγκαίο να ληφθούν επείγοντως μέτρα για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και να συνεχιστεί η συνεργασία με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον αεροπορικό τομέα, κατά τρόπο συνεπή με τις διεθνείς υποχρεώσεις τους επί του ζητήματος αυτού, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρατίθενται στις πράξεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ),

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ τη σπουδαιότητα της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών και της συνεργασίας για την επίτευξη υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η αύξηση των εμπορικών δυνατοτήτων δεν αποβλέπει στην υπονόμευση της εργασίας ή των προτύπων εργασίας τους και επιβεβαιώνοντας ότι είναι σημαντικό να εξεταστούν οι επιπτώσεις της παρούσας συμφωνίας στους εργαζομένους, στην απασχόληση και στις συνθήκες εργασίας, καθώς και τα οφέλη που προκύπτουν όταν τα σημαντικά οικονομικά κέρδη από ανοικτές και ανταγωνιστικές αγορές συνδυάζονται με υψηλά πρότυπα εργασίας,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ την επιθυμία να διερευνηθούν τρόποι διευκόλυνσης της πρόσβασης σε κεφάλαια για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών προκειμένου να αναπτύξει περαιτέρω τις αερομεταφορές,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να συνάψουν συμφωνία αεροπορικών μεταφορών συμπληρωματική της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

ΑΡΘΡΟ 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, πλήν αντιθέτου διατάξεως, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «συμφωνία»: η παρούσα συμφωνία, τα παραρτήματά της και οι τυχόν τροποποιήσεις της·
- 2) «αεροπορική μεταφορά»: η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επ' αμοιβή ή επί μισθώσει, η οποία περιλαμβάνει προγραμματισμένες και έκτακτες υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς·
- 3) «προσδιορισμός ιθαγένειας»: η διαπίστωση ότι αερομεταφορέας που προτείνει να αναλάβει την εκμετάλλευση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με βάση την παρούσα συμφωνία πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 3 σχετικά με την κυριότητα, τον ουσιαστικό έλεγχο και τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του·
- 4) «αρμόδιες αρχές»: οι δημόσιοι φορείς ή οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για τις διοικητικές λειτουργίες με βάση την παρούσα συμφωνία·
- 5) «ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων» ή «ΗΣΚ»: ηλεκτρονικό σύστημα το οποίο περιέχει, μεταξύ άλλων, πληροφορίες για τα προγράμματα πτήσεων, τη διαθεσιμότητα θέσεων και τους ναύλους περισσοτέρων του ενός αερομεταφορέων, με ή χωρίς μέσα για την πραγματοποίηση κρατήσεων ή για την έκδοση εισιτηρίων, εφόσον ορισμένα ή όλα αυτά τα δρομολόγια διατίθενται στους συνδρομητές. Περιλαμβάνει τα «Συστήματα παγκόσμιας διανομής» (ΣΠΔ), στον βαθμό που περιλαμβάνουν προϊόντα αεροπορικών μεταφορών·

- 6) «Σύμβαση»: η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:
- α) κάθε τροποποίηση που έχει τεθεί σε ισχύ βάσει του άρθρου 94 στοιχείο α) της Σύμβασης και έχει επικυρωθεί, αφενός, από το Κατάρ και, αφετέρου, από το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη της ΕΕ, και σχετίζεται με το εκάστοτε θέμα· και
 - β) κάθε παράρτημα ή κάθε τροποποίησή του που έχει εγκριθεί βάσει του άρθρου 90 της Σύμβασης, εφόσον το εν λόγω παράρτημα ή η τροποποίησή του εφαρμόζεται ανά πάσα στιγμή ταυτόχρονα στο Κατάρ και στο κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη της ΕΕ, και σχετίζεται με το εκάστοτε θέμα·
- 7) «διάκριση»: κάθε μορφή διαφοροποίησης χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση·
- 8) «Συνθήκες ΕΕ»: η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- 9) «ναύλοι»: οι τιμές που καταβάλλονται στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους ή σε άλλους πωλητές εισιτηρίων για τη μεταφορά επιβατών με υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς (καθώς και με κάθε άλλο μεταφορικό μέσο συνδεδεμένο με την εν λόγω μεταφορά) και οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

- 10) «διαπίστωση επάρκειας»: η διαπίστωση ότι αερομεταφορέας που προτείνει να αναλάβει την εκμετάλλευση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με βάση την παρούσα συμφωνία έχει ικανοποιητική χρηματοοικονομική ικανότητα και επαρκή διαχειριστική εμπειρογνωσία για να εκμεταλλεύεται τις εν λόγω υπηρεσίες και είναι διατεθειμένος να συμμορφώνεται με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και τις απαιτήσεις που διέπουν τη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών·
- 11) «πλήρες κόστος»: το κόστος παροχής υπηρεσιών συν μια εύλογη επιβάρυνση για γενικά διοικητικά έξοδα·
- 12) «διεθνής αεροπορική μεταφορά»: υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς που διέρχεται από τον εναέριο χώρο υπεράνω του εδάφους περισσότερων του ενός κρατών·
- 13) «κύριος τύπος επιχειρηματικής δραστηριότητας»: η κεντρική διοίκηση ή η καταστατική έδρα αερομεταφορέα στο έδαφος του συμβαλλόμενου μέρους στο οποίο ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος, καθώς και η διαχείριση διαρκούς αξιοπλοΐας του αερομεταφορέα·
- 14) «κόμιστρα»: οι τιμές που καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου με υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς (καθώς και με κάθε άλλο μεταφορικό μέσο συνδεδεμένο με την εν λόγω μεταφορά) και οι όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

- 15) «επίγεια αυτοεξυπηρέτηση»: περίπτωση στην οποία ο χρήστης αερολιμένα εξυπηρετείται απευθείας ο ίδιος με μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης χωρίς να συνάπτει σύμβαση οιασδήποτε μορφής με τρίτο για την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού, οι χρήστες αερολιμένων δεν λογίζονται έναντι αλλήλων ως τρίτοι, εφόσον:
- α) ο ένας κατέχει την πλειοψηφία του άλλου ή
 - β) η ίδια οντότητα κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή σε κάθε χρήστη·
- 16) «σοβαρή διαταραχή της οικονομίας»: έκτακτη, προσωρινή (βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη) και σημαντική κρίση η οποία επηρεάζει το σύνολο της οικονομίας κράτους μέλους της ΕΕ ή του Κατάρ και όχι συγκεκριμένη περιοχή ή συγκεκριμένο οικονομικό τομέα·
- 17) «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς»: η προσγείωση για οποιονδήποτε σκοπό άλλον από την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου σε υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς·
- 18) «επιδότηση»: κάθε χρηματοδοτική συνεισφορά που χορηγείται από το Δημόσιο ή οποιονδήποτε άλλο δημόσιο φορέα σε οποιοδήποτε επίπεδο, μεταξύ των οποίων:
- α) η άμεση μεταφορά κεφαλαίων και η δυνητική άμεση μεταφορά κεφαλαίων ή υποχρεώσεων,
 - β) τα διαφυγόντα έσοδα ή η μη είσπραξη εσόδων που διαφορετικά θα ήταν οφειλόμενα,

- γ) η παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, πέραν της γενικότερης υποδομής, ή η αγορά αγαθών ή υπηρεσιών, ή
- δ) η συνεισφορά ποσών σε κάποιο σύστημα χρηματοδοτήσεων ή η ανάθεση ή εντολή σε ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στα σημεία α), β) και γ), οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου ή άλλου δημόσιου φορέα, και εφόσον η διενέργεια των εν λόγω πράξεων δεν διαφέρει κατ' ουσίαν από τη συνήθη διενέργεια πράξεων από το Δημόσιο,

η οποία περιορίζεται, *de jure* ή *de facto*, σε ορισμένους αερομεταφορείς και παρέχει πλεονέκτημα σε έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς. Δεν θεωρείται ότι παρέχεται πλεονέκτημα από χρηματοδοτική παρέμβαση πραγματοποιούμενη από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα, εάν ιδιωτικός φορέας της αγοράς μπορούσε να έχει προβεί στην ίδια χρηματοδοτική παρέμβαση βασιζόμενος σε εμπορικές παραμέτρους·

- 19) ο όρος «έδαφος», για το Κατάρ, έχει την έννοια που ορίζεται στο άρθρο 2 της Σύμβασης· για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, ως «έδαφος» νοούνται τα χερσαία εδάφη, τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα των κρατών μελών της ΕΕ στα οποία εφαρμόζονται οι Συνθήκες ΕΕ και με τους όρους που καθορίζονται σε αυτές, και ο υπερκείμενος αυτών εναέριος χώρος·
- 20) «τέλη χρήσης»: τα τέλη που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς για τη χρήση εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών αερολιμενικών, περιβαλλοντικών, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων συναφών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων·

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 2

Χορήγηση δικαιωμάτων

Πρόγραμμα διαδρομών

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος επιτρέπει στους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων στις κάτωθι διαδρομές:

α) για τους αερομεταφορείς του Κατάρ:

σημεία στο Κατάρ – ενδιάμεσα σημεία – σημεία στην Ένωση – σημεία πέραν αυτής·

β) για τους αερομεταφορείς της Ένωσης:

σημεία στην Ένωση – ενδιάμεσα σημεία – σημεία στο Κατάρ – σημεία πέραν αυτού.

Για τους σκοπούς της εφαρμογής του προαναφερόμενου προγράμματος διαδρομών, νοούνται ως:

- «σημεία»: ένα ή περισσότερα σημεία·
- «σημεία στην Ένωση»: ένα ή περισσότερα σημεία εντός του ίδιου κράτους μέλους της ΕΕ ή σε διαφορετικά κράτη μέλη της ΕΕ, είτε χωριστά είτε σε συνδυασμό, με οποιαδήποτε σειρά.

Δικαιώματα μεταφοράς

2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος χορηγεί σε ισότιμη βάση στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος τα ακόλουθα δικαιώματα για τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων διεθνών αεροπορικών μεταφορών από αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους:

- α) το δικαίωμα υπέρπτησης του εδάφους του χωρίς προσγείωση·
- β) το δικαίωμα στάσης στο έδαφός του για μη εμπορικούς σκοπούς·
- γ) το δικαίωμα εκτέλεσης προγραμματισμένων και έκτακτων δραστηριοτήτων διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, συνδυασμού επιβατών και φορτίου και αποκλειστικά φορτίου:
 - i) για αερομεταφορείς του Κατάρ, το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ σημείων στο Κατάρ και σημείων στην Ένωση με:
 - A) δικαιώματα μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, χωρίς περιορισμούς ως προς τις διαδρομές, τη χωρητικότητα και/ή τη συχνότητα· και

- B) δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας για υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου μεταξύ της Ένωσης και των σημείων πέραν αυτής που παρατίθενται στο παράρτημα 2 τμήμα 1, υπό τον όρο ότι η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας δεν υπερβαίνει τις επτά πτήσεις την εβδομάδα ανά κράτος μέλος της ΕΕ.
- ii) για αερομεταφορείς της Ένωσης, το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ σημείων στην Ένωση και σημείων στο Κατάρ με:
 - A) δικαιώματα μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, χωρίς περιορισμούς ως προς τις διαδρομές, τη χωρητικότητα και/ή τη συχνότητα και
 - B) δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας για υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου μεταξύ του Κατάρ και των σημείων πέραν αυτού που παρατίθενται στο παράρτημα 2 τμήμα 2, υπό τον όρο ότι η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας δεν υπερβαίνει τις επτά πτήσεις την εβδομάδα ανά κράτος μέλος της ΕΕ.

Η άσκηση των εν λόγω δικαιωμάτων μεταφοράς υπόκειται στις μεταβατικές διατάξεις του παραρτήματος 1 της παρούσας συμφωνίας.

Προς αποφυγή αμφιβολιών, για τα κράτη μέλη της ΕΕ τα οποία διαθέτουν —στο πλαίσιο των οικείων ισχυουσών διμερών συμφωνιών και ρυθμίσεων αεροπορικών υπηρεσιών με το Κατάρ, επτά ή λιγότερες πτήσεις την εβδομάδα με δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας για τις υπηρεσίες αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, ο συνολικός αριθμός των διαθέσιμων πτήσεων ανά εβδομάδα για τους αερομεταφορείς αμφότερον των συμβαλλόμενων μερών κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου θα είναι επτά.

- δ) τα δικαιώματα που καθορίζονται διαφορετικά στην παρούσα συμφωνία.

Ευελιξία λειτουργίας

3. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλόμενου μέρους μπορούν σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογή τους στις διαδρομές που καθορίζονται στην παράγραφο 1:

- α) να εκτελούν πτήσεις προς μία ή και προς τις δύο κατευθύνσεις·
- β) να συνδυάζουν διαφορετικούς αριθμούς πτήσης στην ίδια πτητική λειτουργία αεροσκάφους·
- γ) να εξυπηρετούν ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν του εδάφους των συμβαλλόμενων μερών, καθώς και σημεία που βρίσκονται στο έδαφος των συμβαλλόμενων μερών με οποιονδήποτε συνδυασμό και με οποιαδήποτε σειρά σύμφωνα με την παράγραφο 2
- δ) να παραλείπουν στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία·
- ε) να μεταφέρουν επιβάτες και φορτίο από οποιοδήποτε αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε σημείο (αλλαγή αεροσκάφους)·
- στ) να κάνουν ενδιάμεση στάση σε οποιοδήποτε σημείο εντός ή εκτός του εδάφους οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους·
- ζ) να εκτελούν διαμετακομιστική μεταφορά μέσω του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους·
- η) να συνδυάζουν επιβάτες και φορτίο στο ίδιο αεροσκάφος ανεξαρτήτως της προέλευσής τους· και

- θ) να εξυπηρετούν περισσότερα από ένα σημεία, εντός του ίδιου κράτους μέλους της ΕΕ, ή εντός του Κατάρ, με την ίδια υπηρεσία (συνεξυπηρέτηση).

Η ευελιξία λειτουργίας που προβλέπεται στα στοιχεία α) έως θ) της παρούσας παραγράφου επιτρέπεται να ασκείται χωρίς περιορισμούς ως προς την κατεύθυνση ή τη γεωγραφική περιοχή και χωρίς απώλεια οιασδήποτε δικαιώματος μεταφοράς επιβατών ή φορτίου χορηγούμενου άλλως δυνάμει της παρούσας συμφωνίας, υπό τον όρο ότι:

- οι υπηρεσίες των αερομεταφορέων του Κατάρ εξυπηρετούν σημείο στο Κατάρ·
- οι υπηρεσίες των αερομεταφορέων της Ένωσης εξυπηρετούν σημείο στην Ένωση.

4. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος επιτρέπει σε κάθε αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει με βάση τις εμπορικές παραμέτρους στην αγορά. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κυκλοφορίας, τη συχνότητα ή την τακτικότητα υπηρεσίας, την όδευση, την προέλευση ή τον προορισμό της κυκλοφορίας, ούτε τον τύπο ή τους τύπους αεροσκαφών που εκμεταλλεύονται αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, εκτός εάν πρόκειται για λόγους τελωνειακούς, τεχνικούς, επιχειρησιακούς, περιβαλλοντικούς, ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή προστασίας της υγείας ή εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα συμφωνία.

5. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θεωρείται ότι απονέμει στους αερομεταφορείς:

- α) του Κατάρ, το δικαίωμα να επιβιβάζουν σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και/ή ταχυδρομείο επ' αμοιβή ή επί μισθώσει με προορισμό άλλο σημείο στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους της ΕΕ·

- β) της Ένωσης, το δικαίωμα να επιβιβάζουν στο Κατάρ επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και/ή ταχυδρομείο επ' αμοιβή ή επί μισθώσει και με προορισμό άλλο σημείο στο Κατάρ.

ΑΡΘΡΟ 3

Άδεια λειτουργίας

1. Οι αρμόδιες αρχές κάθε συμβαλλόμενου μέρους, μόλις λάβουν από αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους αίτηση άδειας λειτουργίας, χορηγούν τις ενδεδειγμένες άδειες λειτουργίας και άδειες τεχνικής φύσεως με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

- α) για αερομεταφορέα του Κατάρ:
- i) ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο Κατάρ και είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με το δίκαιο του Κατάρ·
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα ασκείται και διατηρείται από το Κατάρ· και
 - iii) ο αερομεταφορέας τελεί υπό την κυριότητα, απευθείας ή με πλειοψηφική συμμετοχή, και υπό τον ουσιαστικό έλεγχο του Κατάρ και/ή υπηκόων του·

β) για αερομεταφορέα της Ένωσης:

- i) ο αερομεταφορέας είναι εγκατεστημένος στο έδαφος της Ένωσης βάσει των Συνθηκών της ΕΕ και είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης·
- ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα ασκείται και διατηρείται από το κράτος μέλος της ΕΕ που είναι αρμόδιο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και η αρμόδια αρχή είναι σαφώς προσδιορισμένη· και
- iii) ο αερομεταφορέας τελεί υπό την κυριότητα, απευθείας ή με πλειοψηφική συμμετοχή, και υπό τον ουσιαστικό έλεγχο ενός ή περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ ή κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών ή των υπηκόων τους·

γ) εφαρμόζονται τα άρθρα 13 και 14· και

δ) ο αερομεταφορέας πληροί τους όρους που προβλέπονται στις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις για τη λειτουργία υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών τις οποίες εφαρμόζει συνήθως το συμβαλλόμενο μέρος που εξετάζει την αίτηση.

2. Κατά τη χορήγηση αδειών λειτουργίας και αδειών τεχνικής φύσεως, κάθε συμβαλλόμενο μέρος μεταχειρίζεται ισότιμα όλους τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

3. Μόλις λάβει αίτηση άδειας λειτουργίας από αερομεταφορέα συμβαλλόμενου μέρους, το άλλο συμβαλλόμενο μέρος αναγνωρίζει κάθε διαπίστωση επάρκειας και/ή προσδιορισμό της ιθαγένειας του πρώτου συμβαλλόμενου μέρους για τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα, ως να είχαν προβεί οι ίδιες οι αρμόδιες αρχές του στην εν λόγω διαπίστωση ή προσδιορισμό και δεν ερευνά περαιτέρω τέτοια θέματα, εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η παρούσα παράγραφος δεν καλύπτει την αναγνώριση διαπιστώσεων σχετιζόμενων με πιστοποιητικά ασφάλειας πτήσεων ή άδειες, ρυθμίσεις αεροπορικής ασφάλειας ή ασφαλιστική κάλυψη.

ΑΡΘΡΟ 4

Απορρίψη, ανάκληση, αναστολή και περιορισμός άδειας

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει, να επιβάλει όρους ή να περιορίσει τις άδειες λειτουργίας ή τις άδειες τεχνικής φύσεως ή να απορρίψει, να αναστείλει, να επιβάλει όρους ή να περιορίσει με άλλον τρόπο τις λειτουργίες αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, εφόσον:

α) για αερομεταφορέα του Κατάρ:

- i) ο αερομεταφορέας δεν έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο Κατάρ ή δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με το δίκαιο του Κατάρ·
- ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα δεν ασκείται ούτε διατηρείται από το Κατάρ· ή

- iii) ο αερομεταφορέας δεν τελεί υπό την κυριότητα, απευθείας ή με πλειοψηφική συμμετοχή, ή υπό τον ουσιαστικό έλεγχο του Κατάρ και/ή υπηκόων του Κατάρ·
 - β) για αερομεταφορέα της Ένωσης:
 - i) ο αερομεταφορέας δεν είναι εγκατεστημένος στο έδαφος της Ένωσης βάσει των Συνθηκών της ΕΕ ή δεν είναι κάτοχος έγκυρης άδειας λειτουργίας σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης·
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος του αερομεταφορέα δεν ασκείται ούτε διατηρείται από το κράτος μέλος της ΕΕ που είναι αρμόδιο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα ή η αρμόδια αρχή δεν είναι σαφώς προσδιορισμένη· ή
 - iii) ο αερομεταφορέας δεν τελεί υπό την κυριότητα, απευθείας ή με πλειοψηφική συμμετοχή, ή υπό τον ουσιαστικό έλεγχο ενός ή περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ ή κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών ή των υπηκόων τους·
 - γ) ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του άρθρου 6 και/ή με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις για τη λειτουργία υπηρεσιών διεθνών αεροπορικών μεταφορών τις οποίες εφαρμόζει συνήθως το συμβαλλόμενο μέρος που εξετάζει την αίτηση.
2. Όταν συμβαλλόμενο μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι αερομεταφορέας του άλλου συμβαλλόμενου μέρους εμπίπτει σε οποιαδήποτε από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, δύναται να ζητήσει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με το άλλο συμβαλλόμενο μέρος.

3. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις ξεκινούν το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο τριάντα 30 ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής του σχετικού αιτήματος. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας εντός τριάντα 30 ημερών ή εντός συμφωνηθέντος χρονικού διαστήματος από την ημερομηνία έναρξης των εν λόγω διαβουλεύσεων, ή η μη λήψη των συμφωνηθέντων διορθωτικών μέτρων, συνιστά λόγο ώστε το συμβαλλόμενο μέρος το οποίο ζήτησε τις διαβουλεύσεις να λάβει μέτρα για την απόρριψη, την ανάκληση, την αναστολή, την επιβολή όρων ή τον περιορισμό της άδειας λειτουργίας ή των αδειών τεχνικής φύσεως αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους προκειμένου να διασφαλιστεί η εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

4. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 3, όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχείο γ), ένα συμβαλλόμενο μέρος δύναται να λάβει άμεσα ή επείγοντα μέτρα εάν η λήψη τους είναι επιβεβλημένη λόγω έκτακτης ανάγκης ή για να αποφευχθεί η συνέχιση της μη συμμόρφωσης. Προς αποφυγή αμφιβολιών, συνέχιση της μη συμμόρφωσης νοείται εφόσον το ζήτημα της μη συμμόρφωσης έχει ήδη επισημανθεί μεταξύ των αρμόδιων αρχών των συμβαλλόμενων μερών.

ΑΡΘΡΟ 5

Ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν τα δυνητικά οφέλη της σταδιακής ελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αντίστοιχων αερομεταφορέων τους. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν να διερευνήσουν, στο πλαίσιο της μεικτής επιτροπής και σε κατάλληλη χρονική στιγμή, την αμοιβαία ελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αερομεταφορέων. Ως αποτέλεσμα της εν λόγω εξέτασης, η μεικτή επιτροπή δύναται να συστήσει τροποποιήσεις της παρούσας συμφωνίας κατ' εφαρμογή του άρθρου 25.

ΑΡΘΡΟ 6

Τήρηση νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων

1. Κατά την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από το έδαφος συμβαλλόμενου μέρους, οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που διέπουν την είσοδο, τη λειτουργία ή την αναχώρηση από το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών πρέπει να τηρούνται από τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
2. Κατά την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από το έδαφος συμβαλλόμενου μέρους, οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του που διέπουν την είσοδο, τη λειτουργία ή την αναχώρηση από το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος επιβατών, πληρωμάτων αεροσκαφών, αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου με αεροσκάφος (καθώς και οι κανονιστικές διατάξεις για τις διατυπώσεις εισόδου, τις εξουσιοδοτήσεις, τη μετανάστευση, τον έλεγχο διαβατηρίων, τις τελωνειακές διατυπώσεις και την καραντίνα ή, για το ταχυδρομείο, οι διατάξεις περί ταχυδρομείου) τηρούνται από ή εξ ονόματος των εν λόγω επιβατών, πληρωμάτων αεροσκαφών, αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου των αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
3. Τα συμβαλλόμενα μέρη επιτρέπουν, στο έδαφός τους, στους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους να λαμβάνουν μέτρα που εγγυώνται ότι μεταφέρονται μόνον τα πρόσωπα με τα απαιτούμενα ταξιδιωτικά έγγραφα για την είσοδο στο έδαφός του ή τη διέλευσή τους μέσω του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

ΑΡΘΡΟ 7

Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι οι αερομεταφορείς τους θα επωφελούνται από δίκαιες και ίσες δυνατότητες ανταγωνισμού στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη:
 - α) απαγορεύουν και, όπου υπάρχουν, εξαλείφουν, εντός των αντίστοιχων δικαιοδοσιών τους και με τη χρήση των αντίστοιχων εσωτερικών διαδικασιών και διεργασιών τους, κάθε μορφής διακρίσεις ή αθέμιτες πρακτικές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς τη δίκαιη και ίση δυνατότητα των αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών·
 - β) δεν χορηγούν ούτε επιτρέπουν επιδοτήσεις σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα εάν οι επιδοτήσεις αυτές επηρεάζουν δυσμενώς τη δίκαιη και ίση δυνατότητα των αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

3. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 2 στοιχείο β), μπορούν να χορηγούνται τα εξής:
- α) στήριξη σε αφερέγγυους ή προβληματικούς αερομεταφορείς, υπό τον όρο ότι:
 - i) η στήριξη αυτή παρέχεται υπό την προϋπόθεση ότι έχει καταρτιστεί αξιόπιστο σχέδιο αναδιάρθρωσης βάσει ρεαλιστικών παραδοχών, με στόχο την εξασφάλιση της επαναφοράς του αφερέγγυου ή προβληματικού αερομεταφορέα σε τροχιά μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος· και
 - ii) ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας, οι επενδυτές ή οι μέτοχοί του συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος αναδιάρθρωσης·
 - β) προσωρινή στήριξη ρευστότητας σε προβληματικό αερομεταφορέα υπό τη μορφή δανείων ή εγγυήσεων δανείων που περιορίζονται αποκλειστικά και μόνο στο απαιτούμενο ποσό ώστε να συνεχιστεί η δραστηριότητα του αερομεταφορέα για το χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο για την επεξεργασία σχεδίου αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης·
 - γ) υπό τον όρο ότι περιορίζονται στα ελάχιστα ποσά που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου τους και ότι οι επιπτώσεις στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών διατηρούνται στο ελάχιστο:
 - i) επιδοτήσεις για την αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από φυσικές καταστροφές·
 - ii) στην περίπτωση του Κατάρ, επιδοτήσεις για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας του· και, στην περίπτωση της ΕΕ και των κρατών μελών της, επιδοτήσεις για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας ενός ή περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ·

6. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος κάνει χρήση των αντίστοιχων εσωτερικών διαδικασιών του και θέτει σε εφαρμογή μέτρα τα οποία απαγορεύουν και αποτρέπουν αποτελεσματικά τους αερομεταφορείς του από:

- α) την άσκηση εναρμονισμένων πρακτικών, που απορρέουν από ρητή ή σιωπηρή συμφωνία ή απόφαση μεταξύ ανταγωνιστών, οι οποίες έχουν ως στόχο ή αποτέλεσμα την αποτροπή, τη μείωση ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η εν λόγω απαγόρευση μπορεί να κηρυχθεί ανεφάρμοστη όταν τέτοιου είδους συμφωνίες, αποφάσεις ή πρακτικές συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της παροχής υπηρεσιών ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει και:
 - i) δεν επιβάλλουν στις ενδιαφερόμενες εταιρείες περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών· ή
 - ii) δεν παρέχουν στις εταιρείες αυτές τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών υπηρεσιών·
- β) την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης κατά τρόπο που μπορεί να θίξει τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών προς/από το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος· και
- γ) συγκεντρώσεις μεταξύ αερομεταφορέων οι οποίες παρακωλύουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ειδικότερα λόγω της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης.

7. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος κρίνει ότι οι δίκαιες και ίσες δυνατότητες ανταγωνισμού των αερομεταφορέων του επηρεάζονται δυσμενώς από:

- α) διακρίσεις ή αθέμιτες πρακτικές που απαγορεύονται βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο α)·
- β) επιδότηση που απαγορεύεται βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο β), πέραν των επιδοτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3·
- γ) τη μη τήρηση των υποχρεώσεων διαφάνειας που προβλέπονται στις παραγράφους 4 και 5· ή
- δ) τη μη τήρηση εκ μέρους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 6,

δύναται (το «ενεργούν συμβαλλόμενο μέρος») να προβεί στις ενέργειες που προβλέπονται στις παραγράφους 8 έως 10.

8. Το ενεργούν συμβαλλόμενο μέρος υποβάλλει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος γραπτό αίτημα για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων, το οποίο συνοδεύεται από γραπτή έκθεση η οποία περιλαμβάνει τις παρατηρήσεις του και αποδεικτικό υλικό. Οι διαβουλεύσεις αρχίζουν εντός 30 ημερών από την παραλαβή του αιτήματος, εκτός εάν συμφωνήσουν διαφορετικά τα συμβαλλόμενα μέρη. Το αίτημα για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων μπορεί να υποβληθεί μέσω της μεικτής επιτροπής.

9. Εάν το ενεργούν συμβαλλόμενο μέρος και το άλλο συμβαλλόμενο μέρος δεν καταλήξουν σε συμφωνία επί του θέματος εντός 60 ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων, ή εντός άλλου χρονικού διαστήματος που συμφωνείται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών ή στο πλαίσιο της μεικτής επιτροπής, το ενεργούν συμβαλλόμενο μέρος δύναται να λάβει μέτρα κατά των αερομεταφορέων που έχουν επιδείξει την αμφισβητούμενη συμπεριφορά ή που έχουν επωφεληθεί από τις επίμαχες διακρίσεις, αθέμιτες πρακτικές ή επιδοτήσεις. Το ενεργούν συμβαλλόμενο μέρος κοινοποιεί γραπτώς στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος τα μέτρα που πρόκειται να λάβει τουλάχιστον 15 ημέρες πριν από την εφαρμογή οποιουδήποτε σχετικού μέτρου.

10. Μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παραγράφου 9 είναι κατάλληλα, αναλογικά και περιορίζονται ως προς την έκταση και τη διάρκειά τους στα απολύτως αναγκαία για τον μετριασμό της ζημίας που έχουν υποστεί οι αερομεταφορείς του ενεργούντος συμβαλλόμενου μέρους και για την άρση του αθέμιτου πλεονεκτήματος που αποκόμισαν οι αερομεταφορείς κατά των οποίων στρέφονται τα εν λόγω μέτρα.

11. Κάθε ενέργεια και μέτρο κατ' εφαρμογή της παραγράφου 9 λαμβάνεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη να παραπέμψει το ζήτημα στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών που προβλέπεται στο άρθρο 23.

12. Σε περίπτωση παραπομπής ζητημάτων που αφορούν το παρόν άρθρο στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών του άρθρου 23, οι προθεσμίες που ορίζονται στο άρθρο 23 παράγραφοι 10, 11 και 12 μειώνονται κατά το ήμισυ.

13. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θίγει, δεν περιορίζει ούτε διακυβεύει με οποιονδήποτε τρόπο την εξουσία ή τις αρμοδιότητες των αρχών ανταγωνισμού των συμβαλλόμενων μερών ή των δικαστηρίων που ελέγχουν τις αποφάσεις των εν λόγω αρχών. Κάθε ενέργεια στην οποία προβαίνει ένα συμβαλλόμενο μέρος κατ' εφαρμογή της παραγράφου 9 πραγματοποιείται με την επιφύλαξη κάθε πιθανής ενέργειας και μέτρου που λαμβάνουν οι προαναφερόμενες αρχές και τα δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων αρχών και δικαστηρίων του ενεργούντος συμβαλλόμενου μέρους. Οι αποφάσεις των δικαστηρίων που ελέγχουν τις ενέργειες και τα μέτρα των εν λόγω αρμόδιων αρχών εξαιρούνται από τον μηχανισμό επίλυσης διαφορών που προβλέπεται στο άρθρο 23.

