

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο	Κύρωση Συμφωνίας
	Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας
Άρθρο 1	Ορισμοί
Άρθρο 2	Παραχώρηση Δικαιωμάτων
Άρθρο 3	Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις
Άρθρο 4	Αναστολή και Ανάκληση
Άρθρο 5	Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών
Άρθρο 6	Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών
Άρθρο 7	Διατάξεις Αεροπορικής Ασφάλειας
Άρθρο 8	Ασφάλεια Αεροπορίας
Άρθρο 9	Εμπορικές Ευκαιρίες
Άρθρο 10	Απαλλαγή από Τελωνειακούς Δασμούς και Φορολογία
Άρθρο 11	Δίκαιος Ανταγωνισμός
Άρθρο 12	Τέλη Χρήσης
Άρθρο 13	Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Προγραμμάτων
Άρθρο 14	Αεροπορικά Τιμολόγια
Άρθρο 15	Παροχή Στατιστικών Στοιχείων
Άρθρο 16	Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις
Άρθρο 17	Επίλυση Διαφορών
Άρθρο 18	Λύση
Άρθρο 19	Συμμόρφωση σε Πολυμερείς Συμφωνίες
Άρθρο 20	Καταχώριση
Άρθρο 21	Έναρξη Ισχύος
Παράρτημα I:	Πίνακας Διαδρομών
Παράρτημα II:	Κατάλογος λοιπών κρατών αναφερόμενων στο Άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας
Άρθρο δεύτερο	Έναρξη ισχύος

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, που υπογράφηκε στο Πεκίνο, στις 3 Νοεμβρίου 2023, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

και

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

Ως Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας εξίσου την σύναψη μιας Συμφωνίας για τον σκοπό της καθιέρωσης και εκτέλεσης τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,

Συμφώνησαν στα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τον σκοπό της παρούσας Συμφωνίας, με την εξαίρεση των περιπτώσεων που ορίζεται διαφορετικά:

- α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και κάθε πρόσωπο ή φορέα εξουσιοδοτημένο να εκτελεί οποιαδήποτε καθήκοντα επί του παρόντος ασκούμενα από την ανωτέρω Αρχή ή παρόμοια καθήκοντα και, στην περίπτωση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Κίνας καθώς και κάθε πρόσωπο ή φορέα εξουσιοδοτημένο να εκτελεί οποιαδήποτε καθήκοντα επί του παρόντος ασκούμενα από τον ανωτέρω Οργανισμό ή παρόμοια καθήκοντα.
- β. Ο όρος «η Σύμβαση» έχει την έννοια της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής

Αεροπορίας, που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο, στις επτά Δεκεμβρίου του 1944, και περιλαμβάνει:

- (i) κάθε τροποποίησή της που έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94(α) της ανωτέρω Σύμβασης και έχει επικυρωθεί από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, και
 - (ii) κάθε Παράρτημα ή τροποποίηση Παραρτήματος που έχει υιοθετηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 90 της ανωτέρω Σύμβασης, στην έκταση που η εν λόγω τροποποίηση ή Παράρτημα ισχύει σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή για αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
- γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματά της καθώς και τυχόν Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα με τα οποία τροποποιείται η παρούσα Συμφωνία ή τα Παραρτήματά της.
- δ. Ο όρος «διορισμένος αερομεταφορέας» σημαίνει έναν αερομεταφορέα που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.
- ε. Ο όρος «συμφωνημένα δρομολόγια» σημαίνει τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα I της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, είτε ξεχωριστά είτε συνδυαστικά.
- στ. Ο όρος «χωρητικότητα» όσον αφορά ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του εν λόγω αεροσκάφους που είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή σκέλος διαδρομής, και ο όρος «χωρητικότητα» όσον αφορά ένα «συμφωνημένο δρομολόγιο» σημαίνει την χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στο εν λόγω δρομολόγιο πολλαπλασιαζόμενη επί την συχνότητα εκτέλεσης του δρομολογίου από το εν λόγω αεροσκάφος μέσα σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και σε μια διαδρομή ή σκέλος διαδρομής.
- ζ. Ο όρος «επικράτεια» όσον αφορά ένα Κράτος σημαίνει τα χερσαία εδάφη και τα προσκείμενα χωρικά ύδατα καθώς και τον υπεράνω τους εναέριο χώρο υπό την κυριαρχία του εν λόγω Κράτους.
- η. Οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο» «αερομεταφορέας» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις έννοιες που τους αποδίδονται, αντίστοιχα, στο άρθρο 96 της Σύμβασης.
- θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που θα χρεώνεται για τη μεταφορά

επιβατών, αποσκευών και φορτίων και τους όρους σύμφωνα με τους οποίους θα ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανομένων των τιμών και όρων για υπηρεσίες πρακτορείου και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες εκτελούμενες από τον αερομεταφορέα σε σχέση με την αεροπορική μεταφορά αλλά εξαιρουμένων της αμοιβής και των όρων μεταφοράς ταχυδρομείου.

- ι. Ο όρος «τέλη χρήσης» σημαίνει κάθε χρέωση που ενδεχομένως επιβάλλεται ή επιτρέπεται να επιβληθεί από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος για την χρήση των αεροδρομίων και αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων.
- ια. Ο όρος «Συνθήκες της Ε.Ε.» σημαίνει την Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κάθε αναφορά σε λέξεις στον ενικό θα ερμηνεύεται ότι περιλαμβάνει τον πληθυντικό και κάθε αναφορά σε λέξεις στον πληθυντικό θα ερμηνεύεται ότι περιλαμβάνει τον ενικό, ανάλογα με τα συμφραζόμενα.

Γίνεται κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ούτε διευρύνουν κατά κανέναν τρόπο τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2

Παραχώρηση Δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως εξής:

- α) το δικαίωμα πτήσης χωρίς προσγείωση υπεράνω της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά μήκος των διαδρομών που ορίζουν οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
- β) το δικαίωμα να κάνει στάσεις επί των καθορισμένων διαδρομών στην ανωτέρω επικράτεια, για μη εμπορικούς σκοπούς, με την προϋπόθεση της έγκρισης των Αεροπορικών Αρχών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και
- γ) να κάνει στάσεις στην ανωτέρω επικράτεια στα σημεία επί των καθορισμένων διαδρομών που εμφανίζονται στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία για τον σκοπό της επιβίβασης ή αποβίβασης διεθνούς κυκλοφορίας σε όρους επιβατών, φορτίων και

ταχυδρομείου, είτε ξεχωριστά είτε συνδυαστικά.

2. Καμία από τις διατάξεις της παραγράφου (1) δεν θα θεωρείται ότι παραχωρεί στον αερομεταφορέα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο, που μεταφέρονται έναντι αμοιβής ή επί μισθώσει και προορίζονται για ένα άλλο σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3

Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίσει, ενημερώνοντας μέσω της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μια ή περισσότερες αεροπορικές εταιρίες για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, όπως και να ανακαλέσει ή μετατρέψει αυτόν τον διορισμό.

2. Μετά την λήψη ενός τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγήσει τις δέουσες εξουσιοδοτήσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, με την προϋπόθεση ότι:

α) στην περίπτωση αερομεταφορέα που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

- i) είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ, και σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς περί εγκατάστασης της Ελληνικής Δημοκρατίας και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
- ii) τον πραγματικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα ασκεί και διατηρεί το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια Αεροπορική Αρχή αναφέρεται σαφώς στον διορισμό, και
- iii) έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο έδαφος του Κράτους Μέλους από το οποίο έχει λάβει την έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, και
- iv) ανήκει απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή και ελέγχεται

πραγματικά από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και/ή υπηκόους Κρατών Μελών και/ή άλλα Κράτη από τα αναφερόμενα στο Παράρτημα II και/ή υπηκόους αυτών των άλλων Κρατών

β) στην περίπτωση αερομεταφορέα που διορίζεται από την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας:

η ουσιαστική κυριότητα και ο πραγματικός έλεγχος του αερομεταφορέα ανήκουν στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ή τους υπηκόους της

γ) ο καθορισμένος αερομεταφορέας είναι ικανός να ανταποκριθεί στις προβλεπόμενες προϋποθέσεις που ορίζονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό.

3. Μετά την λήψη της εξουσιοδότησης λειτουργίας της παραγράφου (2), ο διορισμένος αερομεταφορέας θα μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ξεκινήσει να εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια για τα οποία έχει διοριστεί, με την προϋπόθεση της συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τις εφαρμοστέες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Αναστολή και Ανάκληση

1. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, αναστείλει ή περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες αερομεταφορέα που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εφόσον:

α) στην περίπτωση αερομεταφορέα που έχει διοριστεί από την Ελληνική Δημοκρατία:

- i) δεν είναι εγκατεστημένος στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ, ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή
- ii) τον πραγματικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα δεν ασκεί ή δεν διατηρεί το Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η αρμόδια Αεροπορική Αρχή δεν αναφέρεται σαφώς στον διορισμό, ή

- iii) δεν έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο έδαφος του Κράτους Μέλους από το οποίο έχει λάβει την έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσής του, ή
 - iv) δεν ανήκει απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή ή δεν ελέγχεται πραγματικά από Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και/ή υπηκόους Κρατών Μελών και/ή άλλα Κράτη από τα αναφερόμενα στο Παράρτημα II και/ή υπηκόους αυτών των άλλων Κρατών, ή
 - v) έχει ήδη λάβει εξουσιοδότηση λειτουργίας στο πλαίσιο διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έτσι ώστε ασκώντας δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο στο εν λόγω άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης μιας υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς που διατίθεται στην αγορά ή άλλως αποτελεί υπηρεσία άμεσης αεροπορικής σύνδεσης με στάση, θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς που επιβάλλει αυτή η άλλη συμφωνία ως προς τα δικαιώματα κίνησης τρίτης, τέταρτης ή πέμπτης ελευθερίας, ή
 - vi) διαθέτει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το οποίο η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας δεν έχει συνάψει διμερή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, και το εν λόγω Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αρνηθεί να παραχωρήσει δικαιώματα κίνησης στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας·
- β) στην περίπτωση αερομεταφορέα που διορίζεται από την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας:
- η ουσιαστική κυριότητα και ο πραγματικός έλεγχος του αερομεταφορέα δεν ανήκουν στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ή τους υπηκόους της, ή
- γ) ο αερομεταφορέας αυτός δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι ικανός να ανταποκριθεί στις προβλεπόμενες προϋποθέσεις που ορίζονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό, ή

- δ) ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώνεται με τους νόμους και/ή κανονισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 (Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών), ή
 - ε) ο αερομεταφορέας αδυνατεί με άλλον τρόπο να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία.
2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου είναι ουσιώδης για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή κανονισμών, το εν λόγω δικαίωμα να ασκείται μόνον μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.
3. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα κανενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να αναστείλει, ανακαλέσει, περιορίσει ή επιβάλει όρους στην εξουσιοδότηση λειτουργίας ενός αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 (Διατάξεις Αεροπορικής Ασφάλειας), του άρθρου 8 (Ασφάλεια Αεροπορίας) και του άρθρου 11 (Δίκαιος Ανταγωνισμός).

Άρθρο 5

Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτειά του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνή αεροναυτιλία ή σχετικά με την πτητική εκμετάλλευση και πλοήγηση τέτοιων αεροσκαφών θα τηρούνται από τον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρησή του από την εν λόγω επικράτεια.
2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την ελευθεροεπικοινωνία, την παραμονή ή την διέλευση, την αποδημία και μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την θέση σε καραντίνα θα τηρούνται από τον καθορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους καθώς και από ή εκ μέρους του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου, των αποσκευών και του ταχυδρομείου κατά την διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρησή τους από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Άλλοι σχετικοί νόμοι και κανονισμοί που αφορούν τα αεροσκάφη ενός

Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν εφαρμογή στους διορισμένους αερομεταφορείς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στην επικράτεια του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Επιβάτες, αποσκευές και φορτία σε απευθείας διέλευση μέσω της επικράτειας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, που δεν εγκαταλείπουν τον ειδικό χώρο του αεροδρομίου που προορίζεται για αυτήν την χρήση, θα υπόκεινται μόνον σε έναν απλοποιημένο έλεγχο. Αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο σε απευθείας διέλευση θα απαλλάσσονται όλων των τελωνειακών δασμών, φόρων, τελών επιθεώρησης και άλλων παρεμφερών επιβαρύνσεων και χρεώσεων σε βάση αμοιβαιότητας, με την εξαίρεση των χρεώσεων που αντιστοιχούν στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Άρθρο 6

Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες, που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας των νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και δεν έχουν λήξει θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων δρομολογίων, πάντα με την προϋπόθεση ότι οι όροι υπό τους οποίους εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες είναι ισοδύναμοι ή υπερβαίνουν τα ελάχιστα πρότυπα που τίθενται δυνάμει της Σύμβασης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιφυλάσσεται, όμως, του δικαιώματος να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς πτήσεων υπεράνω της επικράτειάς του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν χορηγηθεί σε δικούς του υπηκόους ή έχουν επικυρωθεί 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 έχουν εκδοθεί από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένο αερομεταφορέα ή σε σχέση με αεροσκάφος που εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές θα επέτρεπαν μια απόκλιση από τα πρότυπα που έχουν τεθεί δυνάμει της Σύμβασης, η οποία έχει

δηλωθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας τότε οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας με τις Αεροπορικές Αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους προκειμένου να ικανοποιηθούν ότι η σχετική πρακτική είναι αποδεκτή σε αυτές. Η αδυναμία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελεί λόγο για την εφαρμογή του άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις Αεροπορικής Ασφάλειας

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις ανά πάσα στιγμή σχετικά με τα τηρούμενα πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά αερομεταφορέα που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οποιονδήποτε τομέα σχετικό με το πλήρωμα, το αεροσκάφος ή την λειτουργία τους. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από την σχετική αίτηση.
2. Εάν, μετά από αυτές τις διαβουλεύσεις, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι η τήρηση ή η διαχείριση των προτύπων πρότυπα ασφαλείας στους αναφερόμενους στην παράγραφο (1) τομείς, που είναι τουλάχιστον ισοδύναμα με τα ελάχιστα πρότυπα που ισχύουν τότε κατ'εφαρμογή της Σύμβασης, δεν είναι αποτελεσματική όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, τότε το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα γνωστοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τις σχετικές διαπιστώσεις και τις ενέργειες που θεωρούνται απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα του ICAO, και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει την δέουσα διορθωτική δράση. Αδυναμία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να λάβει την δέουσα δράση εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή άλλης μεγαλύτερης προθεσμίας που ενδεχομένως συμφωνηθεί, θα αποτελεί αιτία για την εφαρμογή του άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.
3. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων που ορίζονται στο άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος εκμετάλλευσης του διορισμένου αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, ή εκ μέρους αυτών, που εκτελεί δρομολόγια προς ή από την επικράτεια του άλλου

Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, ενόσω βρίσκεται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους, να υποβληθεί σε έλεγχο από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, πάνω και γύρω από το αεροσκάφος, προκειμένου να διαπιστωθεί η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματος και η προφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (ο οποίος στο παρόν άρθρο καλείται «επιθεώρηση πίστας»), αρκεί αυτό να μην προκαλέσει παράλογη καθυστέρηση.

4. Εάν κάποια επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας οδηγήσει σε:

- α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα που τότε θα έχουν τεθεί κατ'εφαρμογή της Σύμβασης, ή
- β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει απουσία αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας που τότε θα έχουν τεθεί κατ'εφαρμογή της Σύμβασης,

τότε, το Συμβαλλόμενο Μέρος που εκτελεί την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι όροι σύμφωνα με τους οποίους τα πιστοποιητικά ή άδειες του συγκεκριμένου αεροσκάφους ή του πληρώματος του συγκεκριμένου αεροσκάφους είχαν εκδοθεί ή επικυρωθεί, ή οι όροι σύμφωνα με τους οποίους εκτελεί πτήσεις το αεροσκάφος, δεν είναι ισοδύναμοι ούτε υπερβαίνουν τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί κατ'εφαρμογή της Σύμβασης.

5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση για τον σκοπό της εκτέλεσης μιας επιθεώρησης πίστας σε ένα αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται αερομεταφορέας ή αερομεταφορείς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο (3) ανωτέρω, δεν επιτραπεί από τον αντιπρόσωπο του εν λόγω αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων, τότε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να θεωρήσει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του είδους που αναφέρονται στην παράγραφο (4) ανωτέρω και να οδηγηθεί στα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος επιφυλάσσεται του δικαιώματος να αναστείλει ή μεταβάλει την εξουσιοδότηση λειτουργίας αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους με άμεση ισχύ σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας,

σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας άρνησης πρόσβασης για πραγματοποίηση επιθεώρησης πίστας είτε για άλλο λόγο, ότι απαιτείται άμεση δράση για την ασφάλεια της λειτουργίας ενός αερομεταφορέα.

7. Τυχόν ενέργεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (6) ανωτέρω θα διακόπτεται από τη στιγμή που η αιτία στην οποία βασίστηκε η λήψη της εν λόγω ενέργειας παύει να υπάρχει.

8. Στις περιπτώσεις που η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει έναν αερομεταφορέα του οποίου ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και τηρείται από άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου θα ισχύουν εξίσου σε ότι αφορά την υιοθέτηση, άσκηση ή τήρηση προτύπων ασφαλείας από αυτό το άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως και σε ότι αφορά την εξουσιοδότηση λειτουργίας του εν λόγω αερομεταφορέα.

Άρθρο 8

Ασφάλεια Αεροπορίας

1. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο διεθνές δίκαιο δικαιώματα και υποχρεώσεις τους, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν τις αμοιβαίες υποχρεώσεις τους να μεριμνούν για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Χωρίς να θίγεται ο γενικός χαρακτήρας των προβλεπόμενων στο διεθνές δίκαιο δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών που υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, όπως και με όλες τις άλλες διεθνείς πράξεις στον ίδιο τομέα που ενδέχεται να επικυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν, κατόπιν αίτησης, όλη την αναγκαία

αμοιβαία συνδρομή για την αποτροπή ενεργειών παράνομης κατάληψης αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας και άλλων παράνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας των εν λόγω αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους και των αερολιμένων και των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, καθώς και για την αποτροπή τυχόν άλλης απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες τους σχέσεις, θα ενεργούν σύμφωνα τις διατάξεις ασφάλειας της αεροπορίας που έχουν καθιερωθεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και έχουν προσαρτηθεί ως Παραρτήματα στη Σύμβαση του Σικάγου, εφόσον οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας έχουν εφαρμογή στα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών του νηολογίου τους, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων τους ή τη μόνιμη έδρα τους στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών, ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν συσταθεί στην επικράτειά της σύμφωνα με την Συνθήκη της ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που ευρίσκονται στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι ενδέχεται να απαιτηθεί από τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να τηρούν τις διατάξεις ασφαλείας αεροπορίας που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του παρόντος άρθρου για την είσοδο, την αναχώρηση και την παραμονή στην επικράτεια αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των διατάξεων της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα εξασφαλίζουν ότι λαμβάνονται στην επικράτειά τους αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία της ασφάλειας του αεροσκάφους πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή φόρτωσης, και για τον έλεγχο των επιβατών, των πληρωμάτων, των αποσκευών, του φορτίου και των προμηθειών του αεροσκάφους πριν την επιβίβαση ή την φόρτωση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εξετάζει με θετικό πνεύμα κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη ειδικών μέτρων ασφαλείας προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατάληψης αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας ή άλλων έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας του αεροσκάφους αυτού, των επιβατών και του πληρώματός του, των αερολιμένων ή των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και με άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματισθεί γρήγορα και με ασφάλεια το συμβάν ή η απειλή.

Άρθρο 9

Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Ο διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να διατηρεί την δική του εκπροσώπηση στα σημεία των καθορισμένων διαδρομών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Ο διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν την είσοδο, την παραμονή και την απασχόληση, να φέρει και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διοικητικό προσωπικό, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό προσωπικό, επιχειρησιακό προσωπικό και άλλου είδους ειδικευμένο προσωπικό, το οποίο απαιτείται για την εκτέλεση δρομολογίων αεροπορικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων υπηκόων τρίτων χωρών. Τα μέλη του προσωπικού των αντιπροσωπειών των διορισμένων αερομεταφορέων κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα υπόκεινται στους νόμους και τους κανονισμούς αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Σε περίπτωση τοποθέτησης ενός γενικού πράκτορα ή γενικού πράκτορα πωλήσεων, ο εν λόγω πράκτορας θα διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα έχει το δικαίωμα να προβαίνει στην πώληση αερομεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους απευθείας ή μέσω των πρακτόρων του και κάθε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράζει τις μεταφορές αυτές σύμφωνα με τους σχετικούς εφαρμοστέους νόμους και κανονισμούς, στο νόμισμα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών συναλλαγματικού ελέγχου αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παραχωρεί στον διορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε βάση αμοιβαιότητας, το δικαίωμα να μεταφέρει στην δική του χώρα, μόλις το ζητήσει και σύμφωνα με τις ισχύουσες συναλλαγματικές ρυθμίσεις, το ποσό κατά το οποίο τα έσοδά του υπερβαίνουν τις δαπάνες του όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου με τα συμφωνημένα δρομολόγια στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και η μεταφορά θα πραγματοποιείται σε μετατρέψιμα νομίσματα και με βάση την συναλλαγματική ισοτιμία της ημερομηνίας της μεταφοράς.

6. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλει περιορισμούς στη μεταφορά του υπερβάλλοντος ποσού των εσόδων που επιτυγχάνει ο διορισμένος αερομεταφορέας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τότε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλει τους ίδιους περιορισμούς στον αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

7. Κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα έχει το δικαίωμα να προσφέρει τις δικές του υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή διαφορετικά να αναθέτει σε εξωτερικούς συνεργάτες αυτές τις υπηρεσίες, είτε εξ'ολοκλήρου είτε μερικώς, με δική του επιλογή, σε οποιονδήποτε προμηθευτή που είναι εξουσιοδοτημένος για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών. Στις περιπτώσεις ή για το διάστημα εκείνο που οι νόμοι και οι κανονισμοί που έχουν εφαρμογή στην επίγεια εξυπηρέτηση στην επικράτεια ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εμποδίζουν ή περιορίζουν είτε την ελευθερία της ανάθεσης αυτών των υπηρεσιών ή της αυτοεξυπηρέτησης, κάθε διορισμένος αερομεταφορέας θα αντιμετωπίζεται χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβασή του στην αυτοεξυπηρέτηση και τις παρεχόμενες από προμηθευτή ή προμηθευτές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

Άρθρο 10

Απαλλαγή από Τελωνειακούς Δασμούς και Φορολογία

1. Όταν ένα αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας που έχει διορίσει ένα Συμβαλλόμενο Μέρος για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων φτάνει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τότε αυτό το αεροσκάφος όπως και ο συνήθης του εξοπλισμός, τα εξαρτήματα

(συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), τα καύσιμα, τα λάδια (συμπεριλαμβανομένων των υδραυλικών υγρών, λιπαντικών) και οι προμήθειες του (συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων, αναψυκτικών και του καπνού) που βρίσκονται πάνω στο αεροσκάφος θα απαλλάσσονται από όλους τους εισαγωγικούς περιορισμούς, τους τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις σε βάση αμοιβαιότητας και σύμφωνα με την δική του σχετική εφαρμοστέα νομοθεσία, με την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω εξοπλισμός και τα εν λόγω είδη θα παραμείνουν πάνω στο αεροσκάφος μέχρι εκείνη την στιγμή που θα επανεξαχθούν, εφόσον προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με την εκμετάλλευση ή εξυπηρέτηση των αεροσκαφών του διορισμένου αερομεταφορέα οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια.

2. Ο ακόλουθος εξοπλισμός και τα είδη θα απαλλάσσονται επίσης από όλους τους εισαγωγικούς περιορισμούς, τους τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις σε βάση αμοιβαιότητας και σύμφωνα με την δική του σχετική εφαρμοστέα νομοθεσία, με την εξαίρεση των χρεώσεων που αντιστοιχούν στις παρεχόμενες υπηρεσίες:

- (α) ο συνήθης εξοπλισμός, τα εξαρτήματα (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), τα καύσιμα, τα λάδια (συμπεριλαμβανομένων των υδραυλικών υγρών, λιπαντικών) και οι προμήθειες του αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων, αναψυκτικών και του καπνού) που μεταφέρονται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση σε αεροσκάφη που εκμεταλλεύεται ο διορισμένος αερομεταφορέας για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων, ακόμη και στις περιπτώσεις που ο εν λόγω εξοπλισμός και τα είδη πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο τμήμα του ταξιδιού που θα εκτελεστεί πάνω από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
- (β) εξαρτήματα (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων) που εισάγονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τον σκοπό της συντήρησης ή επισκευής των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται ο διορισμένος αερομεταφορέας για την εκτέλεση των συμφωνημένων

δρομολογίων.

Η κυριότητα και/ή χρήση των εν λόγω ειδών δεν μπορεί να μεταβιβαστεί στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την πληρωμή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

3. Ο εξοπλισμός και τα είδη που αναφέρονται στις παραγράφους (1) και (2) του παρόντος άρθρου επιτρέπεται να εκφορτώνονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Ο εξοπλισμός και τα είδη αυτά θα παραμένουν υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχο των Τελωνειακών Αρχών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους έως ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν με άλλο τρόπο σύμφωνα με τις τελωνειακές ρυθμίσεις του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Η απαλλαγή που προβλέπεται στις παραγράφους (1) και (2) του παρόντος άρθρου θα διατίθεται επίσης στις περιπτώσεις που ένας διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους έχει συμβληθεί με άλλο αερομεταφορέα, ο οποίος τυγχάνει επίσης των απαλλαγών αυτών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για τον δανεισμό ή μεταφορά των ειδών που προσδιορίζονται στις παραγράφους (1) και (2) του παρόντος άρθρου.

5. Αποθέματα έντυπων εισιτηρίων, αεροπορικών φορτωτικών και διαφημιστικών υλικών που εισάγονται από τον διορισμένο αερομεταφορέα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα απαλλάσσονται, σε βάση αμοιβαιότητας, από όλους τους τελωνειακούς δασμούς, τους φόρους, τα τέλη επιθεώρησης και άλλες παρεμφερείς επιβαρύνσεις και χρεώσεις.

6. Τα είδη γραφείου, τα οχήματα για υπηρεσιακή χρήση, τα οχήματα για ειδική χρήση στα αεροδρόμια, τα οχήματα τύπου λεωφορείου (εξαιρουμένων των αυτοκινήτων) για τη μεταφορά των μελών των πληρωμάτων και των αποσκευών τους, όπως και τα ηλεκτρονικά συστήματα κρετιήσεων και ο επικοινωνιακός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων των ανταλλακτικών τους, της αντιπροσωπείας του καθορισμένου αερομεταφορέα οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, κατά την εισαγωγή τους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς εισαγωγικούς δασμούς, σε βάση αμοιβαιότητας, εφόσον οι τα εν λόγω είδη προορίζονται για ίδια χρήση του αερομεταφορέα και δεν υπερβαίνουν ένα εύλογο όριο.

7. Στις περιπτώσεις που οι διατάξεις ειδικής συμφωνίας για την αποφυγή διπλής φορολόγησης που αφορά φόρους εισοδήματος και κεφαλαίου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών προβλέπουν ευνοϊκότερη μεταχείριση των διεθνών μεταφορών, τότε οι εν λόγω διατάξεις θα υπερισχύουν.

Άρθρο 11

Δίκαιος Ανταγωνισμός

1. Στους διορισμένους αερομεταφορείς των Συμβαλλόμενων Μερών θα παρέχονται δίκαιες και θεμιτές ευκαιρίες ανταγωνισμού στην εκμετάλλευση των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, ενεργώντας σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει στην χώρα αυτή και εφόσον απαιτείται, θα κάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες εντός της δικαιοδοσίας του για την εξάλειψη όλων των μορφών διακρίσεων ή πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού που επηρεάζουν δυσμενώς την ανταγωνιστική θέση των διορισμένων αερομεταφορέων του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 12

Τέλη Χρήσης

1. Έκαστο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει δικαίωμα να επιβάλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων και εύλογων τελών για την χρήση των αεροδρομίων και άλλων εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.
2. Έκαστο Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί, όμως, ότι τα εν λόγω τέλη δεν θα υπερβαίνουν εκείνα που εφαρμόζονται σε κάθε αερομεταφορέα άλλων Κρατών για τις υπηρεσίες και την χρήση των εν λόγω αεροδρομίων και αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 13

Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Προγραμμάτων

1. Τα συμφωνημένα δρομολόγια που θα προσφέρουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς των Συμβαλλόμενων Μερών θα αποσκοπούν κυρίως στην παροχή, με εύλογο ποσοστό πληρότητας, χωρητικότητας επαρκούς για τη αντιμετώπιση των υφιστάμενων και εύλογα αναμενόμενων απαιτήσεων μεταφοράς επιβατών,

φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τον αερομεταφορέα και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Τα δικαιώματα χωρητικότητας και συχνότητας των δρομολογίων που θα προσφέρουν οι διορισμένοι αερομεταφορείς των Συμβαλλόμενων Μερών θα συμφωνούνται μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών.

3. Οι προβλέψεις για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που θα επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα καθοριστούν στις επικράτειες κρατών άλλων από εκείνο που διορίζει τον αερομεταφορέα θα συμφωνηθούν μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

4. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο (2) ανωτέρω θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας. Μέχρι την επίτευξη σχετικής συμφωνίας, η παρεχόμενη από τους καθορισμένους αερομεταφορείς χωρητικότητα θα παραμένει αμετάβλητη.

5. Ο διορισμένος αερομεταφορέας κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλει τα προβλεπόμενα προγράμματα πτήσεων του προς έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τουλάχιστον εξήντα (60) ημέρες πριν από την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων. Κάθε τροποποίησή τους θα υποβάλλεται για εξέταση τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από την εκτέλεση τους.

6. Για συμπληρωματικές πτήσεις που ο διορισμένος αερομεταφορέας ενός Συμβαλλόμενου Κράτους επιθυμεί να εκτελέσει στα συμφωνημένα δρομολόγια πέραν του εγκεκριμένου προγράμματος πτήσεων, ο εν λόγω αερομεταφορέας θα πρέπει να ζητά την προηγούμενη άδεια των Αεροπορικών Αρχών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Οι σχετικές αιτήσεις θα υποβάλλονται συνήθως τουλάχιστον πέντε (5) εργάσιμες ημέρες πριν από την εκτέλεση αυτών των πτήσεων.

Άρθρο 14

Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέπει τη διαμόρφωση τιμολογίων για

τα δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς από κάθε διορισμένο αερομεταφορέα με βάση τις εμπορικές παραμέτρους της αγοράς. Η παρέμβαση των Συμβαλλόμενων Μερών θα περιορίζεται στα εξής:

- α) αποφυγή δυσανάλογων τιμών ή πρακτικών που συνιστούν διάκριση,
- β) προστασία των καταναλωτών από τιμές που είναι δυσανάλογα υψηλές ή περιοριστικές εξαιτίας κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, και
- γ) προστασία των αερομεταφορέων από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές ως αποτέλεσμα άμεσων ή έμμεσων κυβερνητικών επιδοτήσεων ή υποστήριξης.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητά την γνωστοποίηση ή υποβολή στις Αεροπορικές του Αρχές των ναύλων τιμολογίων που θα χρεώνονται προς ή από την επικράτειά του από καθορισμένο αερομεταφορέα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η γνωστοποίηση ή υποβολή από τους αερομεταφορείς αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών μπορεί να ζητείται όχι αργότερα από εξήντα (60) ημέρες πριν από την σκοπούμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, μπορεί να επιτραπεί η γνωστοποίηση ή υποβολή εντός μικρότερης προθεσμίας.

4. Εκτός αν άλλως ορίζεται στο παρόν άρθρο, κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα προβαίνει σε μονομερή ενέργεια για την αποτροπή της έναρξης ή συνέχισης μιας τιμής που προτίθεται να χρεώσει ή χρεώνει διορισμένος αερομεταφορέας οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλόμενων Μερών για διεθνείς αερομεταφορές.

4. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος θεωρεί ότι η τιμή που προτίθεται να χρεώνει ένας διορισμένος αερομεταφορέας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για διεθνείς αερομεταφορές δεν συνάδει με τις παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου, θα ζητά διαβουλεύσεις και θα γνωστοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τους λόγους της δυσaréσκειάς του το συντομότερο δυνατόν. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα λαμβάνουν χώρα το αργότερο τριάντα (30) ημέρες μετά την λήψη της αίτησης και τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εύλογη επίλυση του ζητήματος. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία αναφορικά με μια τιμή για την οποία είχε υποβληθεί γνωστοποίηση δυσaréσκειας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να τεθεί η εν λόγω συμφωνία σε ισχύ. Απουσίας τέτοιας αμοιβαίας

συμφωνίας για το αντίθετο, η τιμή που ίσχυε προηγουμένως θα συνεχίσει να ισχύει.

Άρθρο 15

Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν δικού τους αιτήματος, τα στατιστικά στοιχεία που εύλογα θα απαιτούνται για τον σκοπό του ελέγχου της παρεχόμενης χωρητικότητας στα συμφωνημένα δρομολόγια που εκτελούν οι διορισμένοι αερομεταφορείς του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους στις καθορισμένες διαδρομές. Στα εν λόγω στοιχεία θα συμπεριλαμβάνονται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της αεροπορικής κίνησης με πτήσεις του διορισμένου αερομεταφορέα στα συμφωνημένα δρομολόγια. Κάθε πρόσθετο στατιστικό στοιχείο αεροπορικής κίνησης που οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ενδεχομένως επιθυμούν να λάβουν από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελεί, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίων συζητήσεων και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 16

Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές του Αρχές μπορεί ανά πάσα στιγμή να ζητούν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή τις Αεροπορικές του Αρχές.
2. Οι διαβουλεύσεις που έχει ζητήσει ένα Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές του Αρχές θα ξεκινούν εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία της λήψης της σχετικής αίτησης, με την εξαίρεση διαφορετικής συμφωνίας.
3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας, που θα συμφωνηθεί ως αποτέλεσμα των εν λόγω διαβουλεύσεων, θα τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο (1) του άρθρου 21 (Εναρξη Ισχύος) της παρούσας.

Άρθρο 17

Επίλυση Διαφορών

1. Σε περίπτωση που ανακύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας, οι Αεροπορικές Αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών θα επιλύουν κατ'αρχάς την διαφορά μέσω διαπραγματεύσεων.
2. Εάν οι Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών αποτύχουν να καταλήξουν σε συμφωνία επίλυσης της διαφοράς, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιλύουν την διαφορά μέσω της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 18

Λύση

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να γνωστοποιήσει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, διά της διπλωματικής οδού, την απόφασή του να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία. Η παρούσα Συμφωνία θα λήξει δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η γνωστοποίηση ανακληθεί κατόπιν συμφωνίας των Συμβαλλομένων Μερών πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής.

Άρθρο 19

Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συμφωνίες

Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη προσχωρήσουν σε πολυμερή συμφωνία, η οποία πραγματεύεται θέματα που καλύπτει η παρούσα Συμφωνία, θα διαβουλευονται για να αποφασίσουν κατά πόσον η παρούσα Συμφωνία πρέπει να αναθεωρηθεί προκειμένου να ληφθεί υπόψη η πολυμερής συμφωνία.

Άρθρο 20

Καταχώριση

Η παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματα και όλες οι τροποποιήσεις της καταχωρίζονται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21**Έναρξη Ισχύος**

Η παρούσα Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει την ημερομηνία της λήψης της τελευταίας διακοίνωσης που διαβιβάστηκε στο πλαίσιο ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων από κάποιο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας.

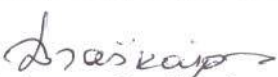
Με την έναρξη της ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Ελλάδας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί Πολιτικών Αεροπορικών Μεταφορών, που υπεγράφη στο Πεκίνο στις 23 Μαΐου 1973, θα πάψει να ισχύει.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφωντες πληρεξούσιοι, έχοντας δεόντως εξουσιοδοτηθεί από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στο Πεκίνο, εις διπλούν, σήμερα 3 Νοεμβρίου του 2023 στην ελληνική, κινεζική και αγγλική γλώσσα, όπου και τα τρία κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση διαφορών στην απόδοση, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση

της Ελληνικής Δημοκρατίας

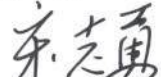

Χρήστος Σταϊκούρας

Υπουργός

Υποδομών και Μεταφορών

Για την Κυβέρνηση

της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας


Song Zhiyong

Διοικητής

**Διοίκησης Πολιτικής Αεροπορίας
της Κίνας**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Οι διαδρομές που θα εκτελούν οι διορισμένοι αερομεταφορείς της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας θα είναι οι ακόλουθες προς αμφότερες τις κατευθύνσεις:

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στην Κίνα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Οι διαδρομές που θα εκτελούν οι διορισμένοι αερομεταφορείς της Ελληνικής Δημοκρατίας θα είναι οι ακόλουθες προς αμφότερες τις κατευθύνσεις:

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Κίνα	Οποιαδήποτε σημεία

Σημειώσεις:

1. Ο διορισμένος αερομεταφορέας κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να παραλείπει κατά την εκτέλεση οποιασδήποτε ή όλων των πτήσεων οποιοδήποτε σημείο στις καθορισμένες διαδρομές και μπορεί να τα εξυπηρετεί με οποιαδήποτε σειρά, με την προϋπόθεση ότι τα συμφωνημένα δρομολόγια θα ξεκινούν και θα καταλήγουν στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει διορίσει τον αερομεταφορέα.
2. Το δικαίωμα του διορισμένου αερομεταφορέα ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελεί πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης 5^{ης}

ελευθερίας) θα υπόκεινται σε ξεχωριστή συμφωνία μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών.

3. Εκτός διαφορετικής συμφωνίας, τα σημεία που προσδιορίζονται στον ανωτέρω Πίνακα Διαδρομών δεν θα περιλαμβάνουν την Ειδική Διοικητική Περιφέρεια του Χονγκ Κονγκ, την Ειδική Διοικητική Περιφέρεια του Μακάο ούτε σημεία στην Επαρχία της Ταιβάν της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος λοιπών κρατών αναφερόμενων στο άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας:

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

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the People's Republic of China

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

- a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the People's Republic of China, the Civil Aviation Administration of China, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.

- b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.
- c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annexes attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annexes.
- d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 (Designation and Authorisations) of the present Agreement.
- e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in Annex I to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.
- g. The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
- h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- j. The term "user charges" means any charge that may be imposed or permitted to be imposed by one Contracting Party for the use of airports and navigation facilities.
- k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

All references to words in the singular shall be construed to include the plural and all references to words in the plural shall be construed to include the singular as the context requires.

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

Article 2 **Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party as follows:
 - a) To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party, along the air routes prescribed by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party ;
 - b) To make stops on the specified routes in the said territory for non traffic purposes, subject to the approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and
 - c) To make stops in the said territory at the points on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3 **Designation and Authorisations**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with 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 in compliance with the laws and regulations on establishment of the Hellenic Republic and has a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; and

- ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) it has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - iv) it is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex II and/or nationals of such other States;
 - b) in the case of an airline designated by the People's Republic of China: substantial ownership and effective control of the airline are vested in the People's Republic of China or its nationals.
 - 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 authorisation 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 authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:
- a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii) it does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its Operating Licence; or
 - iv) it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, and/or by other States listed in Annex II and/or nationals of such other States; or
 - v) it is already authorised to operate under a bilateral agreement between the People's Republic of China and another European Union Member State and that, by exercising traffic rights under

- this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would be circumventing restrictions on the third or fourth or fifth freedom traffic rights imposed by that other agreement; or
- vi) it holds an Air Operators Certificate issued by a European Union Member State with which the People's Republic of China does not have a bilateral air services agreement and that European Union Member State has denied traffic rights to the People's Republic of China.
- b) in the case of an airline designated by the People's Republic of China:
 - substantial ownership and effective control of the airline are not vested in the People's Republic of China or its nationals; or
 - c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or
 - d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations referred to in Article 5 (Applicability of Laws and Regulations) of this Agreement; or
 - e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 (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 authorisation of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety Provisions), Article 8 (Aviation Security) and Article 11 (Fair Competition).

Article 5

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party in relation to 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, baggage and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.
3. Other relevant laws and regulations relating to aircraft of one Contracting Party shall be applicable to the designated airlines of the other Contracting Party while operating the agreed services in the territory of the first Contracting Party.
4. 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, cargo and mail in direct transit shall be exempt from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of the charges corresponding to the services provided.

Article 6 **Recognition of Certificates and Licences**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 (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 aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
 the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious

concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their

registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the 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. Both Contracting Parties agree that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions established by the other Contracting Party as referred to in paragraph (3) of this Article for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic European Union law. Both Contracting Parties shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the safety of the aircraft prior to and during boarding or loading, and to inspect passengers, crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9 **Commercial Opportunities**

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation at the points on the specified routes in the territory of the other Contracting Party.
2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services, including third country nationals. The staff members of the representation of the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be subject to the laws and regulations of that other Contracting Party.
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, in the currencies of the other Contracting Party, or in freely convertible currencies, in accordance with the provisions of the foreign exchange control regulations of that other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, 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, effected in convertible currencies at the rate of exchange prevailing on the date of transfer.
6. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Contracting Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.
7. Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 10

Exemption from Customs Duties and Taxation

1. When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party arrives in the territory of the other Contracting Party, the said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on the basis of reciprocity and under its relevant applicable legislation, provided such equipment and items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, provided that they are intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of either Contracting Party operating the agreed services.
2. The following equipment and items shall also be exempt from all import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on the basis of reciprocity and under its relevant applicable legislation, with the exception of charges corresponding to the services provided:

(a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Contracting Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline, even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airline.

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 equipment and items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be unloaded in the territory of the other Contracting Party with the approval of the Customs Authorities of the other Contracting Party. Such equipment and items shall be kept under the supervision or control of the Customs Authorities of the other Contracting Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Contracting Party.
4. The exemption provided for in paragraphs (1) and (2) of this Article shall also be available where a designated airline of one Contracting Party has contracted with other airline, which similarly enjoys such exemptions in the territory of the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the equipment and items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.
5. Printed ticket stock, air waybills and publicity materials introduced by the designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party, shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges.
6. Office supplies, vehicles for office use, vehicles for special use at airport, bus-type vehicles (excluding cars) for carriage of crew members and their baggage, as well as computer reservation system and communication equipment including their spare parts of the representation of the designated airline of either Contracting Party shall, when introduced into the said territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties and other duties on importation on the basis of reciprocity, provided these supplies are intended for the airline's own use and do not exceed reasonable limit.
7. Where provisions of a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital between the Contracting Parties provide for more favorable treatment on international traffic, such provisions shall prevail.

Article 11
Fair Competition

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall, in accordance with laws applicable to that country and where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

Article 12
User Charges

1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.
2. Each of the Contracting Parties agree, however, that such rate shall not be higher than those applicable to any airline of other States for the services and the use of such airports and air navigational facilities in the territory of the other Contracting Party.

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.
2. Capacity and frequency entitlements of services to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities.
3. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.
4. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph (2) above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 (Consultations and Modifications) of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

5. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least thirty (30) days prior to the operation.
6. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

Article 14 **Air Transport Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required not later than sixty (60) days before the proposed date of effect. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. If one Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the agreed services operated by the designated airlines of the first Contracting Party on the specified routes. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said designated airline on the agreed services. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 16
Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.
2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed to.
3. Any amendment to this Agreement, agreed as a result of such consultations, shall enter into force in accordance with paragraph (1) of Article 21 (Entry into Force) thereof.

Article 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall in the first place settle the dispute by negotiation.
2. If the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement of the said dispute, the Contracting Parties shall settle such dispute through diplomatic channels.

Article 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall then terminate twelve (12) months after the date of receipt of the

notice by the other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 19
Conformity with Multilateral Conventions

If both Contracting Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 20
Registration

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

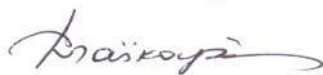
Article 21
Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled its internal legal procedures for the entry into force of this Agreement.
2. Upon entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Kingdom of Greece and the Government of the People's Republic of China relating to Civil air transport, done at Beijing on 23rd May 1973, shall be terminated.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Beijing in two original copies, this 3rd day of November, 2023 in the Greek, Chinese 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**

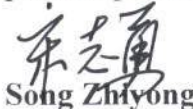


Christos Staikouras

Minister

of Infrastructure and Transport

**For the Government of
the People's Republic of China**



Song Zhiyong

Administrator

Civil Aviation Administration of China

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the People's Republic of China shall be as follows in both directions.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in China	Any points	Any points in Greece	Any points

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airlines of the Hellenic Republic shall be as follows in both directions.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any points	Any points in China	Any points

Notes:

1. The designated airline of either Contracting Party may omit on any or all flights, any point on the specified routes and may serve them in any order, provided the agreed services begin and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The right of the designated airline of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
3. Unless otherwise agreed, points specified in the above Routes Schedule shall not include Hong Kong Special Administrative Region, Macau Special Administrative Region or points in Taiwan Province of the People's Republic of China.

ANNEX II

List of other states referred to in Article 3 (Designation and Authorisations) 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 της παρ. 1 του άρθρου 21 αυτής.

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Κων. Χατζηδάκης

Γ. Γεραπετρίτης

Μ. Χρυσοχοΐδης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χρ. Σταϊκούρας

Θ. Σκυλακάκης

Π. Θεοδωρικάκος

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Γ. Φλωρίδης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

«Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας»

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας, Τμήμα Διεθνών Αεροπορικών Συμβάσεων και Συμφωνιών, Διεθνών Σχέσεων και Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας, Άγγελος Κιούσης (210 3541376, a4.a@hcaa.gov.gr)

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

(X)

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ¹ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ²ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ³ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ⁴ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ⁵ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ⁶

X

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και Υπουργείου Πολιτισμού.² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υπουργείου Υγείας και Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας.⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης, Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

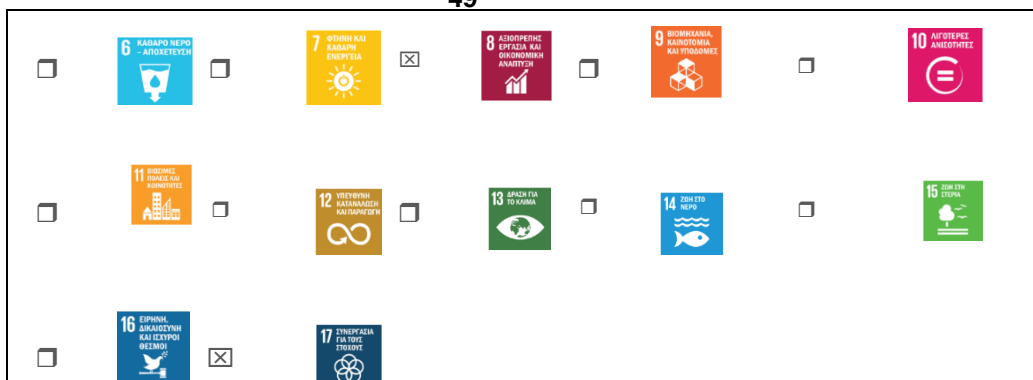
Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση; Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει η παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου 2023. Με την προς κύρωση Συμφωνία επιδιώκεται η ενίσχυση της αεροπορικής συνεργασίας των δύο χωρών.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα; Η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, πρέπει να κυρωθεί με τυπικό νόμο, προκειμένου να προκειμένου να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με την Κίνα. Η υπό κύρωση Συμφωνία κρίνεται αναγκαία καθώς προορίζεται να αναβαθμίσει τις αεροπορικές σχέσεις της Ελλάδας με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας αλλά και να εξυπηρετήσει τα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Η υπό κύρωση Συμφωνία στοχεύει στη θέσπιση και τη λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντιστοίχων επικρατειών τους και πέραν αυτών.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά; Η υπό κύρωση Συμφωνία αφορά φορείς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μετακινήσεων και αερομεταφορών και τους εργαζόμενους σε αυτές, τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον χώρο του εμπορίου, του τουρισμού, των επενδύσεων, τους καταναλωτές και γενικότερα τους πληθυσμούς των δυο κρατών.

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☒ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα; Υφίσταται συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Ελλάδος και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί Πολιτικών Αεροπορικών Μεταφορών, που υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 23 Μαΐου 1973 και η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 186/1974 «Περί κυρώσεως της εν Πεκίνο την 23ην Μαΐου 1973 υπογραφείσης Συμφωνίας μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελλάδος και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί πολιτικών αεροπορικών μεταφορών, ως και των παρακολουθούντων ταύτην παραρτημάτων» (Α'350).

5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Υφίσταται ανάγκη επικαιροποίησης της από 23 Μαΐου 1973 Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Ελλάδος και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί Πολιτικών Αεροπορικών Μεταφορών, λόγω αλλαγής των διεθνών και των ευρωπαϊκών κανονισμών και διαδικασιών που έχουν λάβει χώρα στον τομέα των αερομεταφορών. 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 τις προτεινόμενες ρυθμίσεις 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:	Συμφωνίες Αεροπορικών Υπηρεσιών με τρίτες χώρες (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης), με παρόμοιο περιεχόμενο, οι οποίες έχουν κυρωθεί με τυπικό νόμο κατά την παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος.
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	☐  ☐  ☐  ☐  ☐ 



8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
i) βραχυπρόθεσμοι:		Η διάνοιξη άμεσων νέων οδών αεροπορικής επικοινωνίας με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, με σκοπό τη συνεργασία των δυο χωρών και την ενίσχυση του τουρισμού.
ii) μακροπρόθεσμοι:		Η Συμφωνία εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των διμερών σχέσεων στον αεροπορικό τομέα. Παρέχει, επίσης, τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών, μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης και προς προορισμούς πέραν της χώρας μας και της Κίνας. Η κύρωση της Συμφωνίας και του Παραρτήματος αυτής κρίνεται αναγκαία γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα (τουρισμός, εμπορευματική κίνηση κ.λπ.) αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας. Τέλος, αναμένεται να ενισχύσει τη συνεργασία των δύο χωρών, καθώς δημιουργούνται νέες προοπτικές ανάπτυξης των διμερών εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων.

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> <tbody> <tr> <td>Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου</td> <td>Κυρώνεται και έχει την ισχύ της παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου 2023.</td> </tr> <tr> <td>ΠΡΟΟΙΜΙΟ</td> <td>Γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι τα δύο μέρη συνάπτουν συμφωνία, έχοντας αμφότερα την ιδιότητα του συμβαλλόμενου κράτους της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία του Σικάγο, που ρυθμίζει ζητήματα ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 1</td> <td>Παρατίθενται οι ορισμοί των όρων που περιλαμβάνονται στο κείμενο της Συμφωνίας και αντιστοιχούν σε ορισμούς που δίδονται στις ίδιες έννοιες και σε άλλα κείμενα διεθνούς χαρακτήρα που αφορούν στις αερομεταφορές, ενώ δίνονται και κατευθύνσεις για τον τρόπο με τον οποίο ερμηνεύονται οι λέξεις σε ενικό και πληθυντικό, καθώς και οι τίτλοι των άρθρων της Σύμβασης.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 2</td> <td>Αναφέρονται τα δικαιώματα κίνησης που χορηγούνται με τη Συμφωνία σε ισότιμη βάση στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα παρέχονται:</td> </tr> </tbody> </table>	Άρθρο	Στόχος	Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου	Κυρώνεται και έχει την ισχύ της παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου 2023.	ΠΡΟΟΙΜΙΟ	Γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι τα δύο μέρη συνάπτουν συμφωνία, έχοντας αμφότερα την ιδιότητα του συμβαλλόμενου κράτους της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία του Σικάγο, που ρυθμίζει ζητήματα ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας.	Άρθρο 1	Παρατίθενται οι ορισμοί των όρων που περιλαμβάνονται στο κείμενο της Συμφωνίας και αντιστοιχούν σε ορισμούς που δίδονται στις ίδιες έννοιες και σε άλλα κείμενα διεθνούς χαρακτήρα που αφορούν στις αερομεταφορές, ενώ δίνονται και κατευθύνσεις για τον τρόπο με τον οποίο ερμηνεύονται οι λέξεις σε ενικό και πληθυντικό, καθώς και οι τίτλοι των άρθρων της Σύμβασης.	Άρθρο 2	Αναφέρονται τα δικαιώματα κίνησης που χορηγούνται με τη Συμφωνία σε ισότιμη βάση στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα παρέχονται:
Άρθρο	Στόχος										
Άρθρο πρώτο του σχεδίου νόμου	Κυρώνεται και έχει την ισχύ της παρ. 1 του άρθρου 28 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 3 Νοεμβρίου 2023.										
ΠΡΟΟΙΜΙΟ	Γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι τα δύο μέρη συνάπτουν συμφωνία, έχοντας αμφότερα την ιδιότητα του συμβαλλόμενου κράτους της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία του Σικάγο, που ρυθμίζει ζητήματα ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας.										
Άρθρο 1	Παρατίθενται οι ορισμοί των όρων που περιλαμβάνονται στο κείμενο της Συμφωνίας και αντιστοιχούν σε ορισμούς που δίδονται στις ίδιες έννοιες και σε άλλα κείμενα διεθνούς χαρακτήρα που αφορούν στις αερομεταφορές, ενώ δίνονται και κατευθύνσεις για τον τρόπο με τον οποίο ερμηνεύονται οι λέξεις σε ενικό και πληθυντικό, καθώς και οι τίτλοι των άρθρων της Σύμβασης.										
Άρθρο 2	Αναφέρονται τα δικαιώματα κίνησης που χορηγούνται με τη Συμφωνία σε ισότιμη βάση στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα παρέχονται:										

	α) δικαίωμα υπέρπτωσης του εδάφους του άλλου συμβαλλόμενου μέρους (1η ελευθερία), β) δικαίωμα προσγείωσης επί των καθορισμένων διαδρομών στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, για μη εμπορικούς σκοπούς (2η ελευθερία), γ) δικαίωμα στάθμευσης στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους και ειδικότερα στα σημεία που καθορίζονται στον πίνακα διαδρομών της Συμφωνίας για αποβίβαση (3η ελευθερία) και επιβίβαση (4η ελευθερία) διεθνούς αεροπορικής κίνησης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Επιπλέον, γίνεται ρητή αναφορά ότι δεν παρέχεται στις ανωτέρω εταιρείες δικαίωμα επιβίβασης και ενδομεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Συγκεκριμένα, απαγορεύεται στον αερομεταφορέα του ενός κράτους να επιβιβάζει στο έδαφος του άλλου κράτους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο, με σκοπό να κάνει μεταφορά τους σε ένα άλλο σημείο στην επικράτεια του δεύτερου αυτού κράτους, έναντι αμοιβής ή επί μισθώσει.
Άρθρο 3	Προβλέπεται η δυνατότητα πολλαπλού διορισμού αεροπορικών εταιρειών εκατέρωθεν, για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων στις συμφωνηθείσες διαδρομές. Από ελληνικής πλευράς προβλέπεται η δυνατότητα «ενωσιακού διορισμού», δηλαδή διορισμού αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των δύο χωρών. Η άδεια έναρξης δρομολογίων από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία χορηγείται, εφόσον τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Πολιτική Αεροπορία και η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις διατάξεις της Συμφωνίας.
Άρθρο 4	Προβλέπεται η δυνατότητα ανάκλησης, αναστολής ή περιορισμού της εξουσιοδότησης λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών που έχουν οριστεί από το άλλο μέρος, σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις, βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί ο διορισμός ή δεν τηρούνται οι νόμοι και κανονισμοί περί εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση για την Πολιτική Αεροπορία, ή δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της υπό κύρωση Συμφωνίας. Επίσης, προβλέπεται ότι - εξαιρούμενων των περιπτώσεων που καθίσταται επιτακτική η άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων της παρ. 1 της σύμβασης- για την ανάκληση διορισμού πρέπει να γίνεται διαβούλευση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός της άδειας λειτουργίας μπορεί να επιβληθεί και σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων περί ασφάλειας πτήσεων (άρθρο 7 της υπό κύρωση Συμφωνίας), ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (άρθρο 8 της υπό κύρωση Συμφωνίας) και ανταγωνισμού (άρθρο 11 της υπό κύρωση Συμφωνίας).
Άρθρο 5	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή νόμων και κανονισμών από τους διορισμένους αερομεταφορείς εκατέρωθεν κατά την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των αεροσκαφών τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Επίσης, γίνεται πρόβλεψη σχετικά με το ποιος είναι αρμόδιος για την

	εφαρμογή των νόμων, κανονισμών και διαδικασιών του ενός μέρους που αφορούν την είσοδο, την ελεύθερη επικοινωνία, την παραμονή ή διέλευση, την αποδημία ή μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι πρέπει να υπάρχει μέριμνα για την εφαρμογή των νόμων, κανονισμών και διαδικασιών αυτών από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, καθώς και από ή εκ μέρους του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και ταχυδρομείου αυτής κατά τη διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρησή τους από την επικράτεια του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 6	Προβλέπεται η αμοιβαία αναγνώριση των εν ισχύ πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και πτητικής ικανότητας και αδειών που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων μερών. Σε περίπτωση απόκλισης από τα πρότυπα της Σύμβασης για την Πολιτική Αεροπορία και εφόσον αυτή έχει γνωστοποιηθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις, ενώ εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, υπάρχει δυνατότητα αναστολής ή και ανάκλησης της άδειας λειτουργίας διορισμένου αερομεταφορέα.
Άρθρο 7	Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια πτήσεων των αεροσκαφών. Συγκεκριμένα παρέχεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τα εφαρμοζόμενα πρότυπα ασφαλείας, επιθεωρήσεις πίστας και αναφέρονται οι σχετικές διαδικασίες, ενώ σε περίπτωση άρνησης επιθεώρησης υπάρχει δυνατότητα περιορισμού ή ανάκλησης άδειας λειτουργίας διορισμένου αερομεταφορέα. Ρητή αναφορά γίνεται στο δικαίωμα της Κίνας ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας, σε περίπτωση διορισμού από ελληνικής πλευράς ενωσιακού αερομεταφορέα, του οποίου ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλη χώρα της Ε.Ε.
Άρθρο 8	Ρυθμίζονται θέματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης, όπως η τήρηση των προτύπων ασφαλείας σε περιπτώσεις έκνομων ενεργειών, η συνεργασία των συμβαλλομένων μερών και η λήψη μέτρων σε περίπτωση απειλής της ασφαλείας ή παράνομης κράτησης αεροσκάφους και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και άλλης απειλής στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
Άρθρο 9	Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την εκπροσώπηση, εγκατάσταση, λειτουργία και στελέχωση των γραφείων των διορισμένων αερομεταφορέων, στην επικράτεια των συμβαλλομένων μερών. Προσδιορίζεται ο τρόπος παροχής αεροπορικών υπηρεσιών από τις εταιρείες και πληρωμής των εξόδων τους. Επιπλέον, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τη δυνατότητα των διορισμένων αερομεταφορέων να προσφέρουν τις δικές τους υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους ή να αναθέτουν σε εξωτερικούς συνεργάτες αυτές τις υπηρεσίες.

Άρθρο 10	Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν για την αμοιβαία απαλλαγή, βάσει του εφαρμοστέου δικαίου τους, από περιορισμούς εισαγωγής, δασμούς, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης, λοιπούς φόρους και επιβαρύνσεις επί των αεροσκαφών, καυσίμων, εφοδίων κ.λπ., που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς κατά την άσκηση των συμφωνηθέντων δικαιωμάτων κίνησης.
Άρθρο 11	Προβλέπεται υποχρέωση των μερών για δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών και μέριμνα για την εξάλειψη διακρίσεων και πρακτικών αντίθετων στον υγιή ανταγωνισμό. Για τον λόγο αυτό παρέχεται δικαίωμα λήψης μέτρων για την εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και ίσων ευκαιριών σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει στην χώρα κάθε συμβαλλόμενου μέρους.
Άρθρο 12	Προβλέπεται η επιβολή στους αερομεταφορείς των συμβαλλόμενων μερών δίκαιων και εύλογων τελών για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αερολιμενικών εγκαταστάσεων, υπηρεσιών στην επικράτεια του άλλου μέρους.
Άρθρο 13	Ορίζεται ότι τα ζητήματα σχετικά με τη χωρητικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων που παρέχονται από τους αερομεταφορείς των συμβαλλόμενων μερών πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ των αεροπορικών αρχών. Επίσης, προβλέπεται η προσφυγή σε διαβουλεύσεις σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Ορίζεται, ακόμα, ότι ο διορισμένος αερομεταφορέας κάθε συμβαλλόμενου μέρους θα υποβάλλει τα προγράμματα πτήσεων προς έγκριση στις αεροπορικές αρχές του άλλου συμβαλλόμενου μέρους τουλάχιστον εξήντα (60) μέρες πριν από την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων.
Άρθρο 14	Προβλέπεται ότι οι αερομεταφορείς των συμβαλλόμενων μερών επιτρέπεται να καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια των αεροπορικών μεταφορών, βάσει των κανόνων της αγοράς. Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος να ζητά τη γνωστοποίηση ή υποβολή στις αεροπορικές του αρχές των ναύλων τιμολογίων που θα χρεώνονται από καθορισμένο αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Σε περίπτωση διαφωνίας των συμβαλλόμενων μερών επί θεμάτων που αφορούν στα τιμολόγια, προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων.
Άρθρο 15	Προβλέπεται η δυνατότητα παροχής στατιστικών στοιχείων που αφορούν στην αεροπορική κίνηση και η συνεργασία των μερών για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής τους.
Άρθρο 16	Προβλέπεται η δυνατότητα διαβουλεύσεων μεταξύ των αεροπορικών αρχών, οι οποίες πραγματοποιούνται εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του σχετικού αιτήματος.
Άρθρο 17	Ρυθμίζεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών που δύναται να προκύψουν από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Άρθρο 18	Προβλέπεται ο τρόπος λήξης της υπό κύρωση Συμφωνίας μέσω έγγραφης καταγγελίας από οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη που κοινοποιείται στο αντισυμβαλλόμενο μέρος δια της διπλωματικής οδού. Η Συμφωνία θα λήξει δώδεκα (12) μήνες μετά

	την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος.
Άρθρο 19	Ρυθμίζεται η σχέση της Συμφωνίας με πολυμερείς συμβάσεις ή συμφωνίες που ισχύουν για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι εάν και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη προσχωρήσουν σε πολυμερή συμφωνία που αφορά ζητήματα που καλύπτει η υπό κύρωση Συμφωνία, θα διεξάγουν διαβουλεύσεις για να προσδιορίσουν εάν η υπό κύρωση Συμφωνία πρέπει να αναθεωρηθεί ώστε να λάβει υπόψη την πολυμερή συμφωνία.
Άρθρο 20	Προβλέπεται η καταχώρηση της συμφωνίας στα αρχεία που τηρεί ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, ICAO).
Άρθρο 21	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της. Επίσης, ορίζεται ότι με την έναρξη της ισχύος της υπό κύρωση Συμφωνίας, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Ελλάδος και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί Πολιτικών Αεροπορικών Μεταφορών, που υπογράφηκε στο Πεκίνο στις 23 Μαΐου 1973 και η οποία έχει κυρωθεί με το ν.δ. 186/1974 (Α' 350) θα πάψει να ισχύει.
Παράρτημα Ι	Περιλαμβάνεται ο πίνακας διαδρομών, στον οποίο αναφέρονται τα σημεία αναχώρησης και προορισμού εκατέρωθεν, καθώς και τα ενδιάμεσα και σημεία πέραν. Τέλος, προβλέπεται ότι η άσκηση του δικαιώματος πτήσης για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών θα συμφωνείται μεταξύ των αεροπορικών αρχών των συμβαλλομένων μερών.
Παράρτημα ΙΙ	Τίθεται ο κατάλογος των κρατών που αναφέρονται στο άρθρο 3 της υπό κύρωση Συμφωνίας.
Δεύτερο άρθρο 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					
		Μείωση δαπανών					

		Εξοικονόμηση χρόνου					
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα					
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών					
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών					
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών					
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Η υπό κύρωση Συμφωνία θα ενισχύσει περαιτέρω τον διάλογο, θα καταστήσει πιο επιχειρησιακή και σταθερή την αεροπορική συνεργασία των δύο πλευρών, θα ενισχύσει την ασφάλεια των διεθνών αερομεταφορών και θα διασφαλίσει τα ελληνικά συμφέροντα στο ευρύτερο διεθνές πλαίσιο.

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:

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 με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις.

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 28, παρ. 2 άρθρου 36	
23.	Ενωσιακό δίκαιο	
?	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	παρ. 2 άρθρου 100 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
?	Κανονισμός	- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (L 293/3). - Κανονισμός (ΕΕ) 2019/712 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 (L 123/4).
?	Οδηγία	- Οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (L 130/115).
?	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).

	-Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων για τις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, (ν. 3006/2002, Α' 84).
--	---

25.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
☐	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
26.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
☐	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
☐	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

27.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
28.	Κατάργηση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>
		Συμφωνία μεταξύ της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Ελλάδος και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί Πολιτικών Αεροπορικών Μεταφορών, που υπεγράφη στο Πεκίνο στις 23 Μαΐου 1973, η

	οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 186/1974 «Περί κυρώσεως της εν Πεκίνω την 23ην Μαΐου 1973 υπογραφείσης Συμφωνίας μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελλάδος και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί πολιτικών αεροπορικών μεταφορών, ως και των παρακολουθούντων ταύτην παραρτημάτων» (Α'350).
--	---

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
CHATZIDAKIS
10.10.2024 20:39

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

GEORGIOS
GERAPETRITIS
10.10.2024 19:55

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

MICHAEL
CHRYSOCHOIDIS
11.10.2024 07:58

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝCHRISTOS
STAIKOURAS
10.10.2024 19:24

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣTHEODOROS
SKYLAKAKIS
10.10.2024 19:23

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

PANAGIOTIS
THEODORIKAKOS
10.10.2024 21:51

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

GEORGIOS FLORIDIS
10.10.2024 19:27

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ



Αριθμ. 16 / 1/ 2024

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
Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας»**

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ.1 του Συντάγματος η ανωτέρω Συμφωνία, που υπογράφηκε στο Πεκίνο, στις 3 Νοεμβρίου 2023, με την έναρξη ισχύος της οποίας καταργείται προγενέστερη σχετική Συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών (ν.δ.186/1973).

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 και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους από τους διορισμένους, αντίστοιχα, αερομεταφορείς αυτών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, στο πλαίσιο υλοποίησης της κυρούμενης Συμφωνίας, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Απώλεια εσόδων, από τη θέσπιση απαλλαγών, που απολαμβάνει ο διορισμένος αερομεταφορέας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελληνική επικράτεια κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, από τελωνειακούς δασμούς και φόρους κατά περίπτωση, που προβλέπονται για τα αεροσκάφη, τον εξοπλισμό, τα ανταλλακτικά, τα εξαρτήματα και λοιπά εφόδια αυτών, τις προμήθειες, τα είδη γραφείου, τα οχήματα, τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων και τον επικοινωνιακό εξοπλισμό, τα αποθέματα εισιτηρίων, τις αποσκευές, τα φορτία και λοιπά υλικά, σε περίπτωση άμεσης διαμετακόμισης διαμέσου της Ελληνικής επικράτειας, καθώς και σε περίπτωση που ο διορισμένος αερομεταφορέας έχει συμβληθεί με άλλον αερομεταφορέα ο οποίος απολαμβάνει επίσης των απαλλαγών αυτών στην Ελληνική επικράτεια. (άρθρα 5 παρ.4 και 10).

Αντίστοιχων απαλλαγών απολαμβάνει στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και ο διορισμένος από την Ελλάδα αερομεταφορέας.

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων σε περίπτωση επιβολής τελών χρήσης στον διορισμένο αερομεταφορέα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, για τη χρήση των αερολιμένων και των λοιπών εγκαταστάσεων της χώρας μας. **(άρθρο 12)**

II. Επί του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.-φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Ενδεχόμενη δαπάνη από 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, 13 παρ.4, 14 παρ.4 και 16 παρ.1 και ii) την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας (άρθρο 17 παρ.1) και την ως εκ τούτου, κάλυψη των εξόδων μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στη χώρα μας, κατά περίπτωση.**

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

Αθήνα, 25 Ιανουαρίου 2024

Η Γενική Διευθύντρια

ΙΟΥΛΙΑ ARMAGOU
25/01/2024 18:09
Ιουλία Γ. Αρμάγου

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας»

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

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

Απώλεια εσόδων, από τη θέσπιση απαλλαγών, που απολαμβάνει ο διορισμένος αερομεταφορέας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελληνική επικράτεια κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, από τελωνειακούς δασμούς και φόρους, κατά περίπτωση που προβλέπονται για τα αεροσκάφη, τον εξοπλισμό, τα ανταλλακτικά, τα εξαρτήματα και λοιπά εφόδια αυτών, τις προμήθειες, τα είδη γραφείου, τα οχήματα, τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων και τον επικοινωνιακό εξοπλισμό, τα αποθέματα εισιτηρίων, τις αποσκευές, τα φορτία και λοιπά υλικά, σε περίπτωση άμεσης διαμετακόμισης διαμέσου της Ελληνικής επικράτειας, καθώς και σε περίπτωση που ο διορισμένος αερομεταφορέας έχει συμβληθεί με άλλον αερομεταφορέα ο οποίος απολαμβάνει επίσης των απαλλαγών αυτών στην Ελληνική επικράτεια. (άρθρα 5 παρ.4 και 10)

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

II. Επί του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.- φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Ενδεχόμενη δαπάνη από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις για την εξέταση διαφόρων θεμάτων και την επίλυση διαφορών που τυχόν ανακύπτουν κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της κυρούμενης Συμφωνίας κατ' εφαρμογή των άρθρων 4 παρ.2, 6 παρ.2, 7 παρ.1, 13 παρ.4, 14 παρ.4, 16 παρ.1 και 17 παρ.1 και την ως εκ τούτου, κάλυψη των εξόδων μετακίνησης Ελλήνων εκπροσώπων στο εξωτερικό (ημερήσια αποζημίωση, εισιτήρια, διαμονή) ή φιλοξενίας των εκπροσώπων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στη χώρα μας, κατά περίπτωση.

Το ύψος της ανωτέρω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμμετεχόντων, αριθμός διαβουλεύσεων και διάρκεια αυτών κ.λ.π.) και θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.).

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

KONSTANTINOS
CHATZIDAKIS
10.10.2024 20:39

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

CHRISTOS
STAIKOURAS
10.10.2024 19:25

ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ