

Πρωτ. _____
Αριθ. _____
Διεκτ. _____

Από τα επίσημα Πρακτικά της ΟΘ΄, 23 Φεβρουαρίου 2022,
Συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στην οποία
ψηφίστηκε το παρακάτω σχέδιο νόμου:

***Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης
της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας***

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας
Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρ-
νησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης
της Δημοκρατίας της Ινδίας
Άρθρο 1 Ορισμοί
Άρθρο 2 Παροχή δικαιωμάτων
Άρθρο 3 Ορισμός και εξουσιοδότηση αεροπορικών ε-
ταιρειών
Άρθρο 4 Ανάκληση ή αναστολή της εξουσιοδότησης
λειτουργίας
Άρθρο 5 Αρχές που διέπουν τη λειτουργία των συμφω-
νημένων δρομολογίων
Άρθρο 6 Εφαρμογή νόμων
Άρθρο 7 Τέλη χρήσεως
Άρθρο 8 Απαλλαγή από τελωνειακού δασμούς και
φορολογία
Άρθρο 9 Ασφάλεια πτήσεων
Άρθρο 10 Αεροπορική ασφάλεια
Άρθρο 11 Εμπορικές ευκαιρίες
Άρθρο 12 Συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας
Άρθρο 13 Συνδυασμένες υπηρεσίες
Άρθρο 14 Έγκριση δρομολογίων

Άρθρο 15 Παροχή στατιστικών στοιχείων
Άρθρο 16 Τιμολόγια
Άρθρο 17 Πολυμερείς συμφωνίες
Άρθρο 18 Διαβουλεύσεις
Άρθρο 19 Τροποποίηση
Άρθρο 20 Επίλυση διαφορών
Άρθρο 21 Τερματισμός
Άρθρο 22 Καταχώριση στον ICAO
Άρθρο 23 Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I Πίνακας διαδρομών
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II Κατάλογος άλλων κρατών που αναφέ-
ρονται στα άρθρα 3 και 4 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 Δη-
μοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ιν-
δίας, που υπεγράφη στο Νέο Δελχί, στις 27 Νοεμβρίου
2017, το πρωτότυπο κείμενο της οποίας στην αγγλική
γλώσσα και η μετάφραση στην ελληνική έχουν ως εξής:

Air Services Agreement

between

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Republic of India

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of India (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines; and

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise states, the term:

- (1) "aeronautical authorities" means; in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Republic of India, the Director General of Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions;
- (2) "agreement" means this Agreement, the Annexes attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annexes;
- (3) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (4) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex I to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (5) "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;
- (6) "convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
- (7) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
- (8) "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
- (9) "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

- (10) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airline(s), including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- (11) "territory" shall have the same meaning as assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (12) "user charges" means a charge imposed on airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
- (13) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

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

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex I to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex I to this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
3. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.
4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
6. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.

Article 3

Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) it is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals.
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of India:
 - i) it is established in the territory of the Republic of India and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of India; and
 - ii) It has its substantial ownership and effective control vested in the Government of Republic of India 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.
 - d) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 9 (Safety) and Article 10 (Aviation Security).
3. On receipt of the operating authorization under 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

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states,
 - iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Republic of India and another EU Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
 - v) the airline designated holds an Air Operators Certificate issued by a EU Member State with which the Republic of India does not have a bilateral air services agreement and that EU Member State has denied traffic rights to the Republic of India.
 - b) in the case of an airline designated by the Republic of India:
 - i) it is not established in the territory of the Republic of India or it is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of India; and
 - ii) Its substantial ownership and effective control are not vested in the Government of the Republic of India or its nationals.

- c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or
- d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (c), (d) and (e) of paragraph (1) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Safety) and Article 10 (Aviation Security).

Article 5

Principles governing operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be agreed between both Contracting Parties.
3. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject to agreement between both Contracting Parties. Pending such an agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 6

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, sanitary and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control etc.

Article 7

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Contracting Party on the designated airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.
4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:
 - (i) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; and
 - (ii) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 8

Exemption of Customs Duties and Taxation

1. Each Contracting Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party under its relevant applicable legislation from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline(s) of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline(s) operate, ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline(s) under its relevant applicable law.

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the items referred to in paragraph (1) are:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party; and/or
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; and/or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party without the payment of the relevant customs duties and taxes.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such a case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs provisions in force.

Article 9

Safety

1. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Contracting Parties.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the minimum standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Contracting Party, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.

3. Each Contracting Party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline(s) designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take appropriate corrective action within 30 days from the date of such notification as specified in paragraph (2) of this Article.

4. Notwithstanding the provisions of Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline(s) 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 authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- 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
- 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.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (5) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

9. 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 10

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives, done at Montreal on March 1, 1991, and any other international instruments on aviation security which may be ratified in the future by the Contracting Parties.
2. Upon request, both Contracting Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.
3. Both Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who 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 have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and their baggage and carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, both Contracting Parties shall assist each

other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Contracting Party. When required by an emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

7. Any action taken in accordance with paragraph (6) shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.



Article 11

Commercial Opportunities

1. The airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.
2. The airline(s) of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to 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 and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of such other Contracting Party.
3. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in freely convertible currencies, in accordance with the relevant applicable laws and regulations.
4. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.
5. Each Contracting Party shall grant, to the airline(s) of the other Contracting Party, the right to convert and transfer on demand, in any freely convertible currency, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with operation and/or sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of other Contracting Party, as well as the interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer).
6. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the 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. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations as well as domestic tax laws and applicable Double Taxation Avoidance Agreement.

Article 12

Co-operative Marketing Arrangements

1. While operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline(s) of each Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with –

- (a) the designated airline(s) of the same Contracting Party; or
- (b) the designated airline(s) of the other Contracting Party; or
- (c) the designated airline(s) of a third country.

2. The designated airlines of one Contracting Party may also enter into co-operative marketing arrangements with the designated airlines of the other Contracting Party to market services, beyond the point(s) of entry, to other points within the territory of the other Contracting Party (domestic code share), as specified in their respective Route Schedules, without exercising cabotage rights between these points.

3. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.

4. All marketing airline(s) involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.

5. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Contracting Party designating that airline.

6. The designated airline(s) of either side shall be allowed to transfer traffic between aircraft involved in the code share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.

7. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.

8. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

9. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which Contracting party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties before implementation of the code-share arrangements.



Article 13

Intermodal Services

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

Article 14

Approval of Schedules

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least 30 days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least 30 days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

Article 15

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Contracting Party.

Article 16

Tariff

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.
5. If one Contracting Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Contracting Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 17

Multilateral Agreements

1. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.
2. If, after entry into force of this Agreement, both Contracting Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Contracting Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 18

Consultations

1. Either Contracting Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Contracting Party receives the request.

Article 19

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Contracting Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 of this Agreement.
3. Notwithstanding paragraph (2), the Contracting Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex I (Route Schedule) to this Agreement.

Article 20

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Contracting Parties, to some person or body for decision. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:-
 - (a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - (b) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the senior-most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior-most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Contracting Parties.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. Either Contracting Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Contracting Party shall, to the extent consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph (2) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 21

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 22

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall, upon signature, be registered with the International Civil Aviation Organization by both Contracting Parties.

Article 23***Entry into Force***

This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that each Contracting Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annexes.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

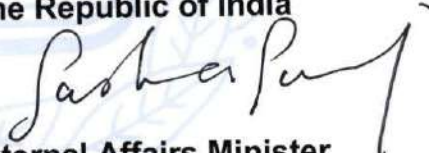
Done at New Delhi in two authentic copies, this 27 day of November,
2017 in the English language.

**For the Government of
the Hellenic Republic**



**Minister for Foreign Affairs
Nikolaos Kotzias**

**For the Government of
the Republic of India**



**External Affairs Minister
Sushma Swaraj**

Annex I

Route Schedule

Section I

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the Hellenic Republic	Beyond Points
Points in India	Any Points	Athens, Thessaloniki, Heraklion and any 3 additional points to be specified by India	Any Points

Section II

Routes for the airlines designated by the Government of the Hellenic Republic:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in India	Beyond Points
Points in the Hellenic Republic	Any Points	New Delhi, Mumbai, Bengaluru, Kolkata, Hyderabad, Chennai	Any Points

Section III

1. Points mentioned in Section I and Section II need not necessarily be served in the order named.
2. Intermediate and beyond points on the specified routes may at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
3. Any intermediate points and any points beyond shall be served by the designated airlines of Contracting Parties without exercise of 5th freedom traffic rights between points in the territory of third countries and points in the territory of the other Contracting Party.

4. The right of the designated airlines of each 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 Contracting Parties.
5. Two or more points in the territory of one Contracting Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Contracting Party.



ANNEX II**List of other States referred to in Article 3 and 4 of this Agreement**

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

***Συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών
μεταξύ
της Κυβέρνησης της Ελληνικής
Δημοκρατίας
και
της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδίας***

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας (εφεξής αποκαλούμενες “Συμβαλλόμενα Μέρη”),

Αποτελώντας Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

Επιθυμώντας να προωθήσουν τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους,

Επιθυμώντας να προωθήσουν ένα διεθνές αεροπορικό σύστημα που βασίζεται στον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, και

Επιθυμώντας να διασφαλίσουν τον υψηλότερο βαθμό ασφάλειας στις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες και βεβαιώνοντας εκ νέου τις σοβαρές ανησυχίες τους για πράξεις ή απειλές κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ατόμων ή περιουσίας, επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας,

Συμφώνησαν τα εξής:

Άρθρο 1 **Ορισμοί**

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

- (1) ο όρος «αεροναυτικές αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή όργανο που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί οιαδήποτε καθήκοντα που επί του παρόντος εκτελούνται από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοια καθήκοντα και, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Ινδίας, τον Γενικό Διευθυντή Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή όργανο που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί οιαδήποτε καθήκοντα που επί του παρόντος εκτελούνται από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοια καθήκοντα,
- (2) ο όρος «συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, τα Παραρτήματά της, τυχόν Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα που τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή τα Παραρτήματα,
- (3) οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν την έννοια η οποία τους αποδίδεται αντίστοιχα στο άρθρο 96 της Σύμβασης,
- (4) ο όρος «συμφωνημένα δρομολόγια» σημαίνει προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που ορίζονται στο Παράρτημα Ι της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό,
- (5) ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με αεροσκάφος σημαίνει τη διαθέσιμη δυνατότητα χωρητικότητας του αεροσκάφους σε μια διαδρομή ή τμήμα της διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με «ένα συμφωνημένο

δρομολόγιο» σημαίνει τη δυνατότητα του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους για την εκτέλεση τέτοιου δρομολογίου, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα των δρομολογίων αεροσκάφους σε δεδομένη περίοδο και σε μια διαδρομή ή τμήμα διαδρομής,

- (6) ο όρος «σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις επτά Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει οιαδήποτε τροποποίηση που τέθηκε σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 94(α) της Σύμβασης και κυρώθηκε από τα δύο Μέρη, και οιοδήποτε Παράρτημα ή τροποποίηση αυτού που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 90 της εν λόγω Σύμβασης, στο μέτρο που τα εν λόγω Παραρτήματα και τροποποιήσεις ισχύουν και για τα δύο Μέρη,
- (7) ο όρος «διορισθείσα αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μία αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 (Διορισμός και εξουσιοδότηση αεροπορικών εταιρειών) της παρούσας Συμφωνίας,
- (8) ο όρος «πλήρες κόστος» σημαίνει το κόστος παροχής υπηρεσίας συν μια εύλογη χρέωση για διοικητικές δαπάνες,
- (9) ο όρος «συνδυσασμένη αεροπορική μεταφορά» σημαίνει τη μεταφορά με αεροσκάφος και με ένα ή περισσότερα επίγεια μέσα μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που προσφέρεται στο κοινό επ' αμοιβή ή επί μισθώσει,
- (10) ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει τον ναύλο, την τιμή ή τη χρέωση για την αεροπορική μεταφορά επιβατών (και των αποσκευών τους) ή/και φορτίου (εξαιρουμένου του ταχυδρομείου) σε αεροπορικό δρομολόγιο που χρεώνει η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες), συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων τους, και τις προϋποθέσεις που διέπουν τη διαθεσιμότητα του εν λόγω ναύλου, τιμής ή χρέωσης,
- (11) ο όρος «επικράτεια» έχει την έννοια που του αποδίδεται στο άρθρο 2 της Σύμβασης,
- (12) ο όρος «τέλη χρήσεως» σημαίνει τα τέλη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή διευκολύνσεων αερολιμένα ή αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων ή διευκολύνσεων ή υπηρεσιών αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων για τα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες, αποσκευές και φορτίο,
- (13) ο όρος «Συνθήκες Ε.Ε.» σημαίνει τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εννοείται ότι οι τίτλοι οι οποίοι δίδονται στα άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν και δεν επεκτείνουν με κανένα τρόπο τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της Συμφωνίας.

Άρθρο 2

Παροχή δικαιωμάτων

- 1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα τα οποία καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων στις διαδρομές που προσδιορίζονται στην

αντίστοιχη ενότητα ή μέρος του Παραρτήματος Ι της Συμφωνίας. Τα εν λόγω δρομολόγια και διαδρομές θα αποκαλούνται εφεξής «συμφωνημένα δρομολόγια» και «ορισθείσες διαδρομές», αντίστοιχα.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, η αεροπορική εταιρεία (ή εταιρείες) που διορίζει κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απολαμβάνει τα εξής δικαιώματα:
 - (α) να ίπταται χωρίς προσγείωση κατά μήκος της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,
 - (β) να σταθμεύει για λόγους μη εμπορικούς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και
 - (γ) ενώ εκτελεί συμφωνημένο δρομολόγιο στα σημεία που ορίζονται για την εν λόγω διαδρομή στο Παράρτημα Ι της παρούσας Συμφωνίας, η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) που διόρισε κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διεθνούς κίνησης επιβατών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.
3. Η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός αυτών που διορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας, θα έχει και αυτή τα δικαιώματα που ορίζονται στις ρήτρες (α) και (β) της παραγράφου (2) του παρόντος άρθρου.
4. Κανένα σημείο των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το προνόμιο να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες και φορτίο συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομείου με προορισμό άλλο σημείο εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
5. Εάν, λόγω ειδικών και ασυνήθιστων συνθηκών, η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους αδυνατεί να εκτελέσει δρομολόγιο στην τακτική διαδρομή της, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να διευκολύνει τη συνέχιση της εκτέλεσης του δρομολογίου αυτού με κατάλληλη προσωρινή αναδιάταξη διαδρομών, όπως θα συμφωνήσουν αμοιβαία τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
6. Οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν αεροδιαδρόμους, αερολιμένες και άλλες διευκολύνσεις που παρέχονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος άνευ διακρίσεων.

Άρθρο 3

Ορισμός και εξουσιοδότηση αεροπορικών εταιρειών

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίζει και να πληροφορεί μέσω της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις

ορισθείσες διαδρομές, καθώς και να αποσύρει ή τροποποιεί τους ορισμούς αυτούς.

2. Μετά τη λήψη τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις και άδειες με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της Ε.Ε. και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
 - ii) αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας ασκείται και τηρείται από το κράτος-μέλος της Ε.Ε. που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή προσδιορίζεται καθαρά στον διορισμό, και
 - iii) την κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, και ελέγχουν αποτελεσματικά τα κράτη-μέλη της ΕΕ και/ή υπήκοοι των κρατών-μελών της Ε.Ε., και/ή άλλα Κράτη που παρατίθενται στο Παράρτημα II και/ή υπήκοοι των εν λόγω άλλων Κρατών, και ελέγχεται συνεχώς αποτελεσματικά από τα εν λόγω κράτη και/ή τους εν λόγω υπηκόους.
 - β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Ινδίας:
 - i) έχει ιδρυθεί στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Ινδίας και έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Δημοκρατίας της Ινδίας, και
 - ii) η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας ή οι υπήκοοι αυτής κατέχουν και διατηρούν αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας.
 - γ) η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία κρίνεται κατάλληλη ότι πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό,

- δ) το Συμβαλλόμενο Μέρος που διορίζει την αεροπορική εταιρεία τηρεί και διαχειρίζεται τα πρότυπα που παρατίθενται στο άρθρο 9 (Ασφάλεια πτήσεων) και το άρθρο 10 (Αεροπορική ασφάλεια).
3. Με την παραλαβή της εξουσιοδότησης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται ανά πάσα στιγμή να ξεκινήσει την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων για τα οποία διορίστηκε, υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4

Ανάκληση ή αναστολή της εξουσιοδότησης λειτουργίας

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μίας αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν:
 - α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από την Ελληνική Δημοκρατία:
 - i) δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της Ε.Ε. ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή
 - ii) ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν τηρείται από το κράτος-μέλος της Ε.Ε. που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν προσδιορίζεται ξεκάθαρα στον διορισμό,
 - iii) την αεροπορική εταιρεία δεν κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, ή δεν ελέγχουν αποτελεσματικά τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και/ή υπήκοοι των κρατών-μελών της Ε.Ε. και/ή άλλα Κράτη που παρατίθενται στο Παράρτημα II και/ή υπήκοοι των εν λόγω άλλων Κρατών,
 - iv) η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη εξουσιοδοτηθεί να λειτουργεί βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Δημοκρατίας της Ινδίας και άλλου κράτους-μέλους της Ε.Ε. και η άσκηση δικαιωμάτων κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο στο εν λόγω άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. καταστρατηγεί περιορισμούς επί των δικαιωμάτων κίνησης που επιβάλλει η εν λόγω άλλη συμφωνία, ή
 - v) η αεροπορική εταιρεία διαθέτει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που εκδόθηκε από κράτος-μέλος της Ε.Ε. με το οποίο η Δημοκρατία της Ινδίας δεν έχει διμερή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών και το εν λόγω κράτος-μέλος της Ε.Ε. αρνήθηκε τη χορήγηση δικαιωμάτων κίνησης στη Δημοκρατία της Ινδίας.

- β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζει η Δημοκρατία της Ινδίας:
 - i) δεν έχει ιδρυθεί στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Ινδίας και δεν έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Δημοκρατίας της Ινδίας, ή
 - ii) η Δημοκρατία της Ινδίας ή οι υπήκοοί της δεν διατηρούν αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας,
 - γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν δύναται να αποδείξει ότι είναι κατάλληλη να πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως και εύλογα εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Συνθήκη στη λειτουργία των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό, ή
 - δ) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί να συμμορφωθεί με τους νόμους και/ή τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που εκχωρεί τα δικαιώματα αυτά, ή
 - ε) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί διαφορετικά να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπει η παρούσα Συμφωνία.
2. Εκτός εάν απαιτούνται άμεσες ενέργειες για να εμποδιστεί η περαιτέρω μη συμμόρφωση προς τις ρήτρες (γ), (δ) και (ε) της παραγράφου (1) του παρόντος άρθρου, τα δικαιώματα που παρέχονται με το παρόν άρθρο ασκούνται μόνο μετά από διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.
3. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα των Συμβαλλομένων Μερών όσον αφορά την απόσυρση, ανάκληση, περιορισμό ή επιβολή προϋποθέσεων επί της εξουσιοδότησης λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 (ασφάλεια πτήσεων) και του άρθρου 10 (αεροπορική ασφάλεια).

Άρθρο 5

Αρχές που διέπουν τη λειτουργία των συμφωνημένων δρομολογίων

1. Θα δίδονται δίκαιες και ίσες ευκαιρίες στις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες των δύο Συμβαλλομένων Μερών όσον αφορά στη λειτουργία των συμφωνημένων δρομολογίων στις ορισθείσες διαδρομές μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους.
2. Η παρεχόμενη χωρητικότητα και η συχνότητα των δρομολογίων που θα εκτελεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα συμφωνούνται μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών.
3. Κάθε αύξηση της παρεχόμενης χωρητικότητας και της συχνότητας των δρομολογίων που θα εκτελούν οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα γίνεται με συμφωνία μεταξύ των δύο

Συμβαλλομένων Μερών. Μέχρις ότου ολοκληρωθεί τέτοια συμφωνία ή διακανονισμός, θα υπερισχύει η ήδη ισχύουσα χωρητικότητα και συχνότητα.

Άρθρο 6 **Εφαρμογή νόμων**

1. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες του Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με τη λειτουργία και πτήση αεροσκάφους, θα εφαρμόζονται από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρησή του από την εν λόγω επικράτεια.
2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτειά του για επιβάτες, αποσκευές, πλήρωμα και φορτίο (συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών σχετικά με την είσοδο, τον εκτελωνισμό, την ασφάλεια της αεροπλοΐας, τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία, το νόμισμα, την υγεία και την καραντίνα ή, στην περίπτωση του ταχυδρομείου, των ταχυδρομικών κανονισμών) θα ισχύουν για τους επιβάτες, το πλήρωμα ή τους μεταφορείς φορτίου των διορισθεισών αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κανένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών δεν θα παρέχει προτίμηση στη δική του ή σε άλλη αεροπορική εταιρεία εις βάρος της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί παρόμοια διεθνή αερομεταφορά κατά την εφαρμογή των κανονισμών που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.
4. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και τα φορτία τα οποία διέρχονται από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και δεν απομακρύνονται από τον χώρο του αεροδρομίου ο οποίος χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό, θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο με εξαίρεση τα μέτρα ασφαλείας κατά της βίας, της αεροπειρατείας, του ελέγχου των ναρκωτικών κ.λπ.

Άρθρο 7 **Τέλη χρήσεως**

1. Τα τέλη χρήσεως που μπορεί να επιβάλουν οι αρμόδιες αρχές χρέωσης κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα είναι δίκαια, εύλογα, χωρίς διακρίσεις και δίκαια επιμερισμένα μεταξύ όλων των κατηγοριών χρηστών. Τα εν λόγω τέλη χρήσεως επιβάλλονται στη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους υπό όρους τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκούς με τους όρους που διατίθενται σε κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία κατά τον χρόνο επιβολής των χρεώσεων.
2. Τα τέλη χρήσεως που επιβάλλονται στη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να αντανakλούν, αλλά δεν θα υπερβαίνουν, το πλήρες κόστος των αρμόδιων αρχών χρέωσης που αφορά στην παροχή των κατάλληλων διευκολύνσεων και υπηρεσιών αερολιμένα, περιβάλλοντος, αεροπλοΐας και αεροπορικής ασφάλειας στον αερολιμένα ή εντός του συστήματος του αερολιμένα. Το εν λόγω πλήρες κόστος μπορεί να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση ενεργητικού, μετά την απόσβεση. Οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες για τις οποίες επιβάλλονται χρεώσεις θα παρέχονται σε αποτελεσματική και οικονομική βάση.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει τη διενέργεια διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμόδιων αρχών χρέωσης και των διορισθεισών αεροπορικών εταιρειών που κάνουν χρήση των υπηρεσιών και των διευκολύνσεων. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές χρέωσης και τις αεροπορικές εταιρείες να ανταλλάσσουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να καταστεί δυνατή μια ακριβής και διαφανής εξέταση του εύλογου των χρεώσεων σύμφωνα με τις αρχές που περιλαμβάνονται στις παραγράφους (1) και (2) του παρόντος άρθρου. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές χρέωσης να παρέχουν στους χρήστες εύλογη ειδοποίηση για τυχόν προτάσεις που επιφέρουν αλλαγές στα τέλη χρήσεως, προκειμένου οι χρήστες να μπορούν να εκφράσουν τις απόψεις τους πριν επέλθουν οι αλλαγές.
4. Ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θεωρείται, σε διαδικασίες επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 20 (Επίλυση διαφορών) ότι αθετεί μια διάταξη του παρόντος άρθρου εάν:
 - (α) έχει προβεί σε εξέταση της χρέωσης ή της πρακτικής που αποτελεί αντικείμενο αιτίας από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος εντός εύλογης περιόδου, και
 - (β) μετά την εν λόγω εξέταση, προέβη σε όλες τις ενέργειες στο πλαίσιο της εξουσίας του για να αποκαταστήσει τυχόν χρέωση ή πρακτική που είναι ασύμβατη προς το παρόν άρθρο.

Άρθρο 8

Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, και με βάση την αμοιβαιότητα, θα απαλλάσσει τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την ισχύουσα εφαρμοστέα νομοθεσία του από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεωρήσεων και άλλες εθνικές επιβαρύνσεις και τέλη επί των αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών υλικών, ανταλλακτικών συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, συνήθους υλικού αεροσκαφών, καταστημάτων αεροσκαφών και άλλων αντικειμένων, τα οποία προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά σε συνδυασμό με τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς επίσης και επί του εξοπλισμού εδάφους που εισάγεται στην επικράτεια κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, για να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αερολιμένων όπου λειτουργεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία, και επί των αποθεμάτων εισιτηρίων, των φορτωτικών και πάσης φύσεως εντύπου υλικού το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, ως και του συνήθους διαφημιστικού υλικού το οποίο διανέμεται δωρεάν από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία, σύμφωνα με το σχετικό ισχύον δίκαιο αυτού.
2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται με το παρόν άρθρο θα εφαρμόζονται για τα αναφερόμενα στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου αντικείμενα, τα οποία:
 - (α) εισάγονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας (εταιρειών) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και/ή

- (β) παραμένουν επί του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλομένου Μέρους κατά την άφιξη ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, και/ή
- (γ) παραλαμβάνονται επί του αεροσκάφους της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων,

ανεξαρτήτως εάν τα είδη αυτά χρησιμοποιήθηκαν ή καταναλώθηκαν πλήρως ή μη εντός της επικράτειας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, υπό την προϋπόθεση ότι η κυριότητα και/ή χρήση των ειδών αυτών δεν μεταβιβάζεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς την καταβολή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

2. Ο κανονικός αεροπορικός εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και εφόδια τα οποία συνήθως βρίσκονται επί του αεροσκάφους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε παρόμοια περίπτωση, τα εν λόγω είδη τίθενται υπό τον έλεγχο των εν λόγω αρχών μέχρις ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν διαφορετικά, σύμφωνα με τους ισχύοντες τελωνειακούς κανονισμούς.

Άρθρο 9 **Ασφάλεια πτήσεων**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει τη διενέργεια διαβουλεύσεων ανά πάσα στιγμή σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται σε σχέση με αεροπορική εταιρεία που διόρισε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε κάθε τομέα που αφορά αεροπορικές εγκαταστάσεις, πληρώματα, αεροσκάφη και τη λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός 30 ημερών από το σχετικό αίτημα ή αργότερα, ανάλογα με τη συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών.
2. Εάν, μετά τις διαβουλεύσεις, ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών κρίνει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο (1), τα οποία είναι τουλάχιστον ισοδύναμα προς τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση, δεν υπόκεινται σε αποτελεσματική τήρηση και διαχείριση σε σχέση με αεροπορικές εταιρείες που διόρισε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα πορίσματα αυτά και τις ενέργειες που θεωρούνται απαραίτητες για να υπάρχει συμμόρφωση προς τα εν λόγω ελάχιστα πρότυπα και ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβεί σε κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας (εταιρειών) που διόρισε το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε περίπτωση που το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν προβεί στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες εντός 30 ημερών από την ημερομηνία της ειδοποίησης που ορίζεται στην παράγραφο (2) του παρόντος άρθρου.
4. Κατά παρέκκλιση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 33 της Σύμβασης, συμφωνείται ότι κάθε αεροσκάφος που λειτουργείται από ή εκ μέρους

της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας (εταιρειών) ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σε δρομολόγια από ή προς την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, ενόσω βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί και γύρω του αεροσκάφους για να ελεγχθεί τόσο η ισχύς των εγγράφων του αεροσκάφους και του πληρώματος όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν άρθρο αποκαλούμενη «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν οδηγεί σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

5. Εάν η επιθεώρηση πίστας ή μια σειρά επιθεωρήσεων πίστας οδηγήσουν σε:
 - σοβαρές ανησυχίες ότι το αεροσκάφος ή η λειτουργία του αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται προς τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση, ή
 - σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση,
 το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση, για τους σκοπούς του άρθρου 33 της Σύμβασης, θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες τα πιστοποιητικά ή οι άδειες του εν λόγω αεροσκάφους ή του πληρώματος του εν λόγω αεροσκάφους εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρες, ή ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες λειτουργεί το αεροσκάφος δεν είναι ισοδύναμες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν τεθεί τότε σύμφωνα με τη Σύμβαση.
6. Σε περίπτωση που η πρόσβαση για τον σκοπό της διενέργειας επιθεώρησης πίστας αεροσκάφους που λειτουργεί η αεροπορική εταιρεία ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με την παράγραφο (4) του παρόντος άρθρου δεν εγκριθεί από τον εκπρόσωπο της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συνάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες όπως αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο (5) του παρόντος άρθρου και να εξαγάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην εν λόγω παράγραφο.
7. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να τροποποιήσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους αμέσως σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, ως αποτέλεσμα επιθεώρησης πίστας ή σειράς επιθεωρήσεων πίστας ή άρνησης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας ή διαβουλεύσεων ή άλλως, ότι απαιτούνται άμεσες ενέργειες για την ασφάλεια της λειτουργίας αεροπορικής εταιρείας.
8. Κάθε ενέργεια ενός εκ των Συμβαλλομένων Μερών σύμφωνα με τις παραγράφους (3) ή (7) του παρόντος άρθρου θα διακόπτεται μόλις παύσει να υπάρχει ο λόγος για τον οποίο προέβη στην εν λόγω ενέργεια.
9. Εάν η Ελληνική Δημοκρατία διορίσει αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και τηρείται από άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με το παρόν άρθρο θα ισχύουν εξίσου σε σχέση με την υιοθέτηση, άσκηση ή τήρηση προτύπων ασφαλείας από το εν λόγω άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε σχέση με την εξουσιοδότηση λειτουργίας της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 10 **Αεροπορική ασφάλεια**

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους από το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η μεταξύ τους υποχρέωση να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζουν τη γενικότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαίτερα σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως περί Παραβάσεων και Άλλων Τινών Πράξεων Τελουμένων επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Υφαρπαγής Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για τη Σήμανση των Πλαστικών Εκρηκτικών με Σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ την 1^η Μαρτίου 1991, και όλων των άλλων διεθνών κειμένων στον τομέα αυτό που μπορεί να κυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε περίπτωση σχετικού αιτήματος, θα παρέχουν αμοιβαίως κάθε απαραίτητη βοήθεια για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης απειλής στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.
3. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν, σύμφωνα με τις διατάξεις και τις κατάλληλες συνιστώμενες πρακτικές για την αεροπορική ασφάλεια, οι οποίες έχουν καθιερωθεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίστηκαν ως Παραρτήματα στη Σύμβαση. Θα απαιτούν όμως οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα τους, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη οι οποίοι έχουν την κύρια εγκατάσταση ή τη μόνιμη κατοικία στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη που διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι εκμεταλλευόμενοι αεροδρόμια στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.
4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι από τους ανωτέρω εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη θα ζητηθεί η τήρηση, για αναχώρηση από ή παραμονή εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, των διατάξεων για την αεροπορική ασφάλεια σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στην εν λόγω χώρα, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι στην επικράτειά του εφαρμόζονται κατάλληλα και αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους, καθώς και τη διενέργεια των ενδεδειγμένων ελέγχων στα πληρώματα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και της φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα

ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για τη λήψη εύλογων ειδικών μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων εναντίον της ασφάλειας του αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος του, αεροδρομίων ή εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματισθεί γρήγορα και με ασφάλεια παρόμοιο συμβάν ή απειλή παρόμοιου συμβάντος.
6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει εύλογα ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι αεροναυτικές αρχές του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις με τις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Εάν δεν επιτευχθεί ικανοποιητική συμφωνία εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή αιτήματος, αυτό θα αποτελεί λόγο απόσυρσης, ανάκλησης, αναστολής ή επιβολής προϋποθέσεων επί των διορισθέντων αεροπορικών εταιρειών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Όταν αυτό δικαιολογείται από έκτακτο περιστατικό, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να προβεί σε προσωρινές ενέργειες πριν από τη λήξη της 15ήμερης περιόδου.
7. Κάθε ενέργεια που έγινε σύμφωνα με την παράγραφο (6) θα διακόπτεται μόλις το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 11 **Εμπορικές ευκαιρίες**

1. Η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να ιδρύει γραφεία στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για την πώληση αεροπορικών υπηρεσιών και άλλων επικουρικών προϊόντων και διευκολύνσεων που απαιτούνται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.
2. Η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους έχει δικαίωμα, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση, να μετακαλέσει και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό, καθώς και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο είναι απαραίτητο για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων και άλλων επικουρικών προϊόντων και διευκολύνσεων. Οι εν λόγω απαιτήσεις προσωπικού μπορούν, κατ' επιλογή της αεροπορικής εταιρείας, να καλύπτονται με δικό της προσωπικό οποιασδήποτε εθνικότητας ή με τη χρήση των υπηρεσιών άλλης αεροπορικής εταιρείας, οργάνωσης ή επιχείρησης που λειτουργεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και είναι εξουσιοδοτημένη να παρέχει τέτοιες υπηρεσίες στην επικράτεια αυτού του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κάθε αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να πραγματοποιεί πωλήσεις αεροπορικών υπηρεσιών και άλλων επικουρικών προϊόντων, υπηρεσιών και διευκολύνσεων στην επικράτεια του άλλου

Συμβαλλόμενου Μέρους απευθείας και, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αεροπορικής εταιρείας, μέσω των πρακτόρων της. Για τον σκοπό αυτό, η αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τα δικά της μεταφορικά έγγραφα και κάθε πρόσωπο θα είναι ελεύθερο να αγοράζει την εν λόγω μεταφορά και τα επικουρικά προϊόντα, υπηρεσίες και διευκολύνσεις αυτής στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

4. Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα μπορούν να εξοφλούν τοπικές δαπάνες, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς καυσίμων, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε τοπικό νόμισμα. Κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να εξοφλούν αυτές τις δαπάνες στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα σύμφωνα με τους ισχύοντες συναλλαγματικούς κανονισμούς.
5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί στην αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα μετατροπής και μεταφοράς κατόπιν αιτήσεως, σε οποιοδήποτε ελεύθερα μετατρέψιμο νόμισμα, το πλεόνασμα μεταξύ εσόδων και εξόδων που πραγματοποιήθηκε από τη λειτουργία και/ή πώληση αεροπορικών υπηρεσιών και επικουρικών προϊόντων, υπηρεσιών και διευκολύνσεων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, καθώς και τους τόκους επί των εσόδων αυτών (συμπεριλαμβανομένων των τόκων από καταθέσεις εν αναμονή μεταφοράς).
6. Εάν το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς όσον αφορά τη μεταφορά του πλεονάσματος που πραγματοποιήθηκε από την αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλει τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
7. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του παρόντος άρθρου, η άσκηση των δικαιωμάτων βάσει του παρόντος άρθρου θα γίνεται σύμφωνα με τους ισχύοντες εγχώριους κανόνες και κανονισμούς, καθώς και τους εγχώριους φορολογικούς νόμους και την ισχύουσα Συμφωνία περί αποφυγής διπλής φορολογίας.

Άρθρο 12

Συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας

1. Κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις ορισθείσες διαδρομές, η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να συνάψει συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας όπως συμφωνίες πτήσεων κοινού κωδικού, συμφωνίες δεσμευμένων θέσεων ή άλλες συμφωνίες κοινοπραξίας με:
 - (α) τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του ίδιου Συμβαλλόμενου Μέρους, ή
 - (β) τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ή
 - (γ) τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) τρίτης χώρας.
2. Οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν επίσης να συνάπτουν συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας με τις διορισθείσες

αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους για την εμπορία υπηρεσιών, πέραν του σημείου (σημείων) εισόδου, προς άλλα σημεία εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλομένου Μέρους (εγχώριες πτήσεις κοινού κωδικού), όπως προσδιορίζονται στους αντίστοιχους Πίνακες Διαδρομών τους, χωρίς την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφοράς μεταξύ των σημείων αυτών.

3. Η αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) που συμμετέχει σε συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας και εκμεταλλεύεται πραγματικά τη διαδρομή θα διαθέτει τα υποκείμενα δικαιώματα κίνησης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διαδρομών και των δικαιωμάτων χωρητικότητας, και θα πληροί τις απαιτήσεις που ισχύουν συνήθως για τέτοιες συμφωνίες.
4. Όλες οι εμπορικές αεροπορικές εταιρείες που συμμετέχουν σε συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας θα διαθέτουν τα υποκείμενα δικαιώματα διαδρομών και θα πληρούν τις απαιτήσεις που ισχύουν συνήθως για τέτοιες συμφωνίες.
5. Η συνολική χωρητικότητα υπό την οποία λειτουργούν τα αεροπορικά δρομολόγια που πραγματοποιούνται βάσει αυτών των συμφωνιών θα υπολογίζεται μόνο έναντι του δικαιώματος χωρητικότητας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) που εκμεταλλεύεται πραγματικά τη διαδρομή. Η χωρητικότητα που προσφέρεται από την αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) που εμπορεύεται επί των δρομολογίων αυτών δεν υπολογίζεται έναντι του δικαιώματος χωρητικότητας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει αυτή την αεροπορική εταιρεία.
6. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε πλευράς θα μπορεί να μεταφέρει κίνηση μεταξύ αεροσκαφών που συμμετέχουν στις πτήσεις κοινού κωδικού χωρίς περιορισμούς όσον αφορά τον αριθμό, το μέγεθος και τον τύπο των αεροσκαφών.
7. Εκτός από τις αεροπορικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις διαδρομές, οι αεροναυτικές αρχές κάθε πλευράς μπορεί να ζητήσουν από τις αεροπορικές εταιρείες που εμπορεύονται να υποβάλλουν προγράμματα προς έγκριση και να προσκομίσουν άλλα έγγραφα πριν από την έναρξη των αεροπορικών δρομολογίων βάσει των συμφωνιών εμπορικής συνεργασίας.
8. Όταν προσφέρει υπηρεσίες προς πώληση βάσει αυτών των συμφωνιών, η ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία ή ο πράκτοράς της θα καθιστούν σαφές στους αγοραστές στο σημείο πώλησης ποια αεροπορική εταιρεία θα λειτουργεί κάθε κομμάτι του δρομολογίου και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες συνάπτει συμβατική σχέση ο αγοραστής.
9. Πριν από την παροχή πτήσεων κοινού κωδικού, οι εταίροι κοινού κωδικού θα συμφωνούν ποιο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια, τη διευκόλυνση, την ευθύνη και άλλα θέματα σχετικά με τους καταναλωτές. Η συμφωνία αυτή θα υποβάλλεται στις αεροναυτικές αρχές και των δύο Συμβαλλομένων Μερών πριν από την υλοποίηση των συμφωνιών πτήσεων κοινού κωδικού.

Άρθρο 13 **Συνδυασμένες υπηρεσίες**

Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους επιτρέπεται να χρησιμοποιεί, σε σχέση με την αερομεταφορά επιβατών και φορτίου, κάθε συνδυασμένη μεταφορά προς ή από κάθε σημείο στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και τρίτων χωρών. Η εν λόγω αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) μπορεί να επιλέξει να εκτελεί δική της συνδυασμένη μεταφορά ή να την παρέχει μέσω συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων κοινών κωδικών, με άλλους μεταφορείς. Οι συνδυασμένες υπηρεσίες μπορούν να προσφέρονται ως ολοκληρωμένη υπηρεσία και με ενιαία τιμή για την αεροπορική και συνδυασμένη μεταφορά, υπό τον όρο ότι οι επιβάτες και οι μεταφορικές εταιρείες ενημερώνονται για τους παρόχους αυτής της μεταφοράς.

Άρθρο 14

Έγκριση δρομολογίων

1. Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα απαιτούν από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να υποβάλλει προς εξέταση και έγκριση, τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από την έναρξη των συμφωνημένων δρομολογίων, προγράμματα πτήσεων που περιέχουν στοιχεία σχετικά με τον τύπο του δρομολογίου και τη συχνότητά του, τον τύπο του αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί και τους χρόνους πτήσης σε κάθε σημείο. Παρόμοια στοιχεία θα παρέχονται 30 ημέρες πριν από κάθε περίοδο IATA και όταν πρόκειται να επέλθουν αλλαγές στη λειτουργία των συμφωνημένων δρομολογίων.
2. Η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχει και άλλα στοιχεία που απαιτούνται, προκειμένου να πειστούν οι αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 15

Παροχή στατιστικών στοιχείων

1. Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν ή θα μεριμνούν ώστε η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) τους να παρέχουν στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση κάθε μήνα στα συμφωνημένα δρομολόγια προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που να παρουσιάζουν τα σημεία αποβίβασης και επιβίβασης αυτής της κίνησης. Τα εν λόγω στατιστικά στοιχεία θα παρέχονται το ταχύτερο δυνατόν μετά το τέλος κάθε μήνα, αλλά το αργότερο 30 ημέρες μετά το μήνα τον οποίο αφορούν.
2. Οι αεροναυτικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν ή θα μεριμνούν ώστε η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) τους να παρέχουν, μετά από σχετικό αίτημα, στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους στατιστικά στοιχεία σχετικά με την πραγματική προέλευση και προορισμό της κίνησης προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 16

Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια για τα συμφωνημένα δρομολόγια που πραγματοποιεί η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα καθορίζονται από κάθε διορισθείσα αεροπορική εταιρεία με βάση τις εμπορικές θεωρήσεις της στην αγορά σε εύλογα επίπεδα, δίδοντας την οφειλόμενη προσοχή σε όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας και του εύλογου κέρδους.
2. Τα τιμολόγια που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο (1) δεν χρειάζεται να υποβάλλονται από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα παρέμβασης προκειμένου:
 - (α) να εμποδίσει την επιβολή τιμών η εφαρμογή των οποίων αποτελεί συμπεριφορά κατά του ανταγωνισμού, η οποία έχει ή ενδέχεται να έχει ή προορίζεται να έχει ως συνέπεια να πληγεί ένας ανταγωνιστής ή να αποκλειστεί ένας ανταγωνιστής από μια διαδρομή,
 - (β) να προστατεύσει τους καταναλωτές από τιμές που είναι υπερβολικές ή περιοριστικές λόγω της κατάχρησης κυρίαρχης θέσης, και
 - (γ) να προστατεύσει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι επιθετικές ή τεχνητά χαμηλές.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου (3) του παρόντος άρθρου, οι αεροναυτικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τον καθορισμό των τιμολογίων.
5. Εάν ένα εκ των Συμβαλλομένων Μερών πιστεύει ότι οι τιμές που χρεώνει η διορισθείσα αεροπορική εταιρεία (εταιρείες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους είναι ασύμβατες προς τις θεωρήσεις της παραγράφου (3) του παρόντος άρθρου, θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με τους λόγους της δυσaréσκειάς του το ταχύτερο δυνατόν και θα ζητά διαβουλεύσεις, οι οποίες θα διεξάγονται το αργότερο 30 ημέρες μετά τη λήψη του αιτήματος. Εάν τα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία σε σχέση με το τιμολόγιο για το οποίο δόθηκε ειδοποίηση δυσaréσκειας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να θέσει σε ισχύ αυτή τη συμφωνία. Εάν δεν υπάρξει τέτοια συμφωνία, θα συνεχίσει να ισχύει το προηγούμενο τιμολόγιο.

Άρθρο 17 **Πολυμερείς συμφωνίες**

1. Κατά την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ισχύουν για διεθνείς αερομεταφορές.
2. Εάν, αφού τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία, τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη ενταχθούν ως μέρη σε πολυμερή συμφωνία που αφορά ζητήματα τα οποία

καλύπτει η παρούσα Συμφωνία, οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις για να προσδιοριστεί κατά πόσον θα πρέπει να αναθεωρηθεί η παρούσα Συμφωνία, προκειμένου να λαμβάνει υπ' όψιν την πολυμερή συμφωνία.

Άρθρο 18 **Διαβουλεύσεις**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί ανά πάσα στιγμή να ζητήσει γραπτώς διαβούλευση για την ερμηνεία, εφαρμογή, υλοποίηση ή τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας ή τη συμμόρφωση προς την παρούσα Συμφωνία.
2. Εκτός εάν άλλως συμφωνήσουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη, οι διαβουλεύσεις θα ξεκινήσουν εντός περιόδου 60 ημερών από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 19 **Τροποποίηση**

1. Η παρούσα Συμφωνία μπορεί να τροποποιηθεί με γραπτή συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών.
2. Κάθε συμφωνημένη τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου (2), τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν να συμφωνήσουν για την άμεση ισχύ τροποποίησης του Παραρτήματος Ι (Πίνακας Διαδρομών) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 20 **Επίλυση διαφορών**

1. Κάθε διαφωνία που προκύπτει βάσει της παρούσας Συμφωνίας, η οποία δεν επιλύεται με επίσημες διαβουλεύσεις, μπορεί να παραπεμφθεί, με συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών, σε πρόσωπο ή φορέα για λήψη απόφασης. Εάν δεν συμφωνήσουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η διαφορά θα υποβάλλεται, μετά από αίτημα οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, σε διαιτησία σύμφωνα με τις διαδικασίες που παρατίθενται κατωτέρω.
2. Η διαιτησία θα διεξάγεται από δικαστήριο τριών διαιτητών, η σύνθεση του οποίου θα έχει ως εξής:
 - (α) Εντός 30 ημερών από την λήψη αιτήματος για διαιτησία, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίσει ένα διαιτητή. Εντός 60 ημερών μετά τον διορισμό των δύο διαιτητών, αυτοί θα συμφωνήσουν στον διορισμό τρίτου διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως Πρόεδρος του διαιτητικού δικαστηρίου.
 - (β) Εάν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν προβεί στο διορισμό διαιτητή ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν διοριστεί σύμφωνα με τη ρήτρα (α) της παρούσας παραγράφου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού

Πολιτικής Αεροπορίας να διορίσει τον απαραίτητο διαιτητή ή διαιτητές εντός 30 ημερών. Σε περίπτωση κατά την οποία ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος ενός των Συμβαλλόμενων Μερών, ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος που δεν είναι υπήκοος παρομοίως θα κάνει το διορισμό. Σε περίπτωση που ή ο Πρόεδρος ή ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος διορίσει τον τρίτο διαιτητή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ο εν λόγω τρίτος διαιτητής δεν θα είναι υπήκοος των Συμβαλλόμενων Μερών.

3. Εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως, το διαιτητικό δικαστήριο θα καθορίσει τα όρια της δικαιοδοσίας του βάσει της παρούσας Συμφωνίας και θα καθορίσει τις διαδικασίες του. Μετά τη σύστασή του, το δικαστήριο μπορεί να προτείνει προσωρινά μέτρα ενόσω εκκρεμεί η οριστική απόφασή του. Μετά από οδηγίες του δικαστηρίου ή μετά από αίτημα οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλόμενων Μερών, θα λαμβάνει χώρα διάσκεψη για τον ακριβή προσδιορισμό των ζητημάτων που τίθεται υπό διαιτησία και των συγκεκριμένων διαδικασιών εντός 15 ημερών από την πλήρη σύσταση του δικαστηρίου.
4. Εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως ή οριστεί από το δικαστήριο, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα υποβάλλει υπόμνημα εντός 45 ημερών από την ημερομηνία πλήρους σύστασης του δικαστηρίου. Οι απαντήσεις υποβάλλονται 60 ημέρες μετά. Το δικαστήριο θα διεξάγει ακροαματική διαδικασία μετά από αίτημα οποιουδήποτε εκ των Συμβαλλόμενων Μερών ή με δική του πρωτοβουλία εντός 15 ημερών από τη λήξη της προθεσμίας για την κατάθεση των απαντήσεων.
5. Το δικαστήριο θα επιχειρήσει να εκδώσει γραπτή απόφαση εντός 30 ημερών από την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας ή, εάν δεν λάβει χώρα ακροαματική διαδικασία, μετά την ημερομηνία υποβολής και των δύο απαντήσεων. Θα υπερισχύει η απόφαση της πλειοψηφίας του δικαστηρίου.
6. Οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλόμενων Μερών μπορεί να υποβάλλει αίτημα διευκρινίσεων επί της απόφασης εντός 15 ημερών από την έκδοσή της και οι διευκρινίσεις θα εκδίδονται εντός 15 ημερών από το εν λόγω αίτημα.
7. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα πρέπει, στον βαθμό που συνάδει με το εθνικό του δίκαιο, να εφαρμόζει πλήρως την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου.
8. Τα έξοδα του διαιτητικού δικαστηρίου, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών των διαιτητών, θα επιμερισθούν εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών. Τυχόν δαπάνες του Προέδρου του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σε σχέση με τη διαδικασία της ρήτηρας (β) της παραγράφου (2) του παρόντος άρθρου θεωρούνται μέρος των εξόδων του διαιτητικού δικαστηρίου.

Άρθρο 21

Τερματισμός

Οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλόμενων Μερών μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να γνωστοποιήσει εγγράφως προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος την απόφασή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία. Ανάλογη γνωστοποίηση θα διαβιβασθεί ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Η παρούσα Συμφωνία θα παύσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η γνωστοποίηση τερματισμού ανακληθεί με συμφωνία των Συμβαλλόμενων Μερών πριν την εκπνοή της ανωτέρω περιόδου. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης λήξης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, θα λογίζεται ότι η

γνωστοποίηση παρελήφθη δεκατέσσερις ημέρες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 22 **Καταχώριση στον ICAO**

Η παρούσα Συμφωνία και όλες οι τυχόν τροποποιήσεις αυτής θα καταχωρούνται, μόλις υπογραφούν, στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

Άρθρο 23 **Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ από την ημερομηνία ανταλλαγής, δια της διπλωματικής οδού, γραπτών γνωστοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών με τις οποίες ενημερώνονται αμοιβαία για την ολοκλήρωση των σχετικών απαραίτητων εσωτερικών διαδικασιών τους για τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας και των Παραρτημάτων της.

ΣΕ ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ υπεγράφη η παρούσα Συμφωνία από τους κατωτέρω υπογράφοντες πληρεξούσιους οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί για τον σκοπό αυτό από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους.

ΕΓΙΝΕ στο Νέο Δελχί σε δύο γνήσια αντίτυπα στις 27 Νοεμβρίου 2017 στην αγγλική γλώσσα.

Για την Κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας
Υπογραφή
Υπουργός Εξωτερικών
Νικόλαος Κοτζιάς

Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας
της Ινδίας
Υπογραφή
Υπουργός Εξωτερικών
Sushma Swaraj

Παράρτημα Ι

Πίνακας Διαδρομών

Ενότητα Ι

Διαδρομές που θα εκτελούν οι αεροπορικές εταιρείες που διορίζει η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδίας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ινδία	Οποιοδήποτε σημείο	Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο και οποιαδήποτε 3 πρόσθετα σημεία που θα ορίσει η Ινδία	Οποιοδήποτε σημείο

Ενότητα ΙΙ

Διαδρομές που θα εκτελούν οι αεροπορικές εταιρείες που διορίζει η Ελληνική Δημοκρατία:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία στην Ινδία	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιοδήποτε σημείο	Νέο Δελχί, Βομβάη, Μπενγκαλούρου, Καλκούτα, Χαϊντεραμπάντ, Τσενάι	Οποιοδήποτε σημείο

Ενότητα ΙΙΙ

1. Τα σημεία που αναφέρονται στην Ενότητα Ι και την Ενότητα ΙΙ δεν είναι απαραίτητο να εξυπηρετούνται με τη σειρά που αναφέρονται.
2. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν αυτών στις ορισθείσες διαδρομές μπορούν, κατ' επιλογή της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας (εταιρειών), να παραλείπονται σε οποιαδήποτε πτήση ή σε όλες τις πτήσεις.
3. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν θα εξυπηρετούνται από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών χωρίς άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης πέμπτης ελευθερίας μεταξύ σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών και σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Το δικαίωμα των διορισθεισών αεροπορικών εταιρειών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελούν πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης πέμπτης ελευθερίας) υπόκειται σε χωριστή συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.
5. Δύο ή περισσότερα σημεία στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δεν θα εξυπηρετούνται στην ίδια πτήση της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας (εταιρειών) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**Κατάλογος άλλων Κρατών που αναφέρονται στα Άρθρα 3 και 4 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 Αεροπορικές Μεταφορές).

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

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

Αθήνα,

2022

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑΣ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ

ΑΝΤΙΓΟΝΗ Κ. ΠΕΡΙΦΑΝΟΥ