ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA HELÊNICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Helênica

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944;

Estando ambos igualmente desejosos de concluir acordo com o propósito de estabelecerem e operarem serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário:

a. O termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Helênica, o Governador da Autoridade de Aviação Civil e qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar quaisquer funções atualmente exercidas pela mencionada Autoridade ou funções similares e, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar quaisquer funções atualmente exercidas pela mencionada Autoridade ou funções similares.

b. O termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui:

   (i) qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos de seu Artigo 94 (a) e que tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes; e

(ii) quaisquer Anexos ou emendas adotadas nos termos do Artigo 90 dessa Convenção, na medida em que tal emenda ou Anexo tenha a qualquer tempo entrado em vigor para essas Partes Contratantes.

c. O termo "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer Protocolos ou documentos similares que emendarem o presente Acordo ou seu Anexo;

d. O termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 do presente Acordo;

e. O termo "serviços acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

f. O termo "capacidade", em relação a uma aeronave, significa a carga útil da aeronave disponível em uma rota ou trecho de uma rota e, em relação a "um serviço acordado", significa a capacidade da aeronave usada em tal serviço, multiplicada pela frequência operada por tal aeronave durante um determinado período, em uma rota ou trecho de uma rota.

g. O termo "território" em relação a um Estado tem o significado do Artigo 2 da Convenção.

h. Os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

i. O termo "tarifa" significa o preço a ser pago pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições sob as quais esses preços se aplicam, incluindo preços e condições de agenciamento e outros serviços auxiliares prestados pelo transportador em conexão com o transporte aéreo, mas excluindo remuneração e condições para o transporte de mala postal.

j. O termo "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelo uso das instalações e serviços de aeroporto, de navegação aérea ou de segurança da aviação.

k. O termo "Tratados da UE" significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

l. Referências, neste Acordo, aos nacionais da República Helênica deverão ser entendidas como referências aos nacionais dos Estados Membros da União Europeia, e referências às empresas aéreas da República Helênica deverão ser entendidas como às empresas aéreas designadas pela República Helênica.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo para a realização de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, a saber:

a) sobrevoar, sem pousar, o território da outra Parte Contratante que concede esses direitos;

b) fazer escalas no referido território para fins não comerciais; e

c) fazer escalas no mencionado território nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo a este Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

2. As demais empresas aéreas de cada Parte Contratante, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nos subparágrafos (a) e (b) do parágrafo 1 deste Artigo.

3. Nenhuma das disposições do parágrafo 1 será considerada como concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, carga ou mala postal, para transporte mediante remuneração ou sob contratação e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

Artigo 3
Designação e Autorizações

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações.

2. Ao receber tal designação e os pedidos das empresas aéreas designadas, a outra Parte Contratante concederá as autorizações e permissões apropriadas com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pela República Helênica:

(i) ela seja estabelecida no território da República Helênica de acordo com os Tratados da UE e tenha uma Licença de Operação válida de acordo com o direito da União Europeia; e

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente seja claramente identificada na designação;

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

(i) ela seja estabelecida no território da República Federativa do Brasil e possua licença de acordo com a legislação aplicável da República Federativa do Brasil; e

(ii) a República Federativa do Brasil tenha e mantenha o efetivo controle regulatório da empresa aérea; e

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados - em conformidade com as disposições da Convenção - à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo (2), uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Suspensão e Revogação

1. Qualquer Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, nos casos em que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pela República Helênica:

(i) ela não seja estabelecida no território da República Helênica de acordo com os Tratados da UE ou não tenha uma Licença de Operação válida de acordo com o direito da União Europeia; ou

(ii) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável por emitir seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não seja claramente identificada na designação; ou

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

(i) ela não seja estabelecida no território da República Federativa do Brasil ou não possua licença de acordo com a legislação aplicável da República Federativa do Brasil; ou

(ii) a República Federativa do Brasil não mantenha o efetivo controle regulatório da empresa aérea; ou

c) tal empresa aérea não possa provar que está qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis e regulamentos normal e razoavelmente

aplicados em conformidade com as disposições da Convenção para a operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que recebe a designação; ou

d) a empresa aérea não cumpra com as leis e regulamentos da Parte Contratante que concede esses direitos; ou

e) a empresa aérea, de outro modo, deixe de operar conforme as condições prescritas no presente Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos, esse direito só será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 16 (Consultas e Modificações) deste Acordo.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes Contratantes de recusar, suspender, revogar, limitar ou impor condições em relação à autorização de operação de uma ou mais Empresas Aéreas da outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo 7 (Provisões de Segurança Operacional), do Artigo 8 (Segurança da Aviação) e do Artigo 11 (Concorrência Justa).

Artigo 5
Aplicabilidade de leis e regulamentos

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, à permanência e à saída de seu território de aeronaves engajadas em navegação aérea internacional ou na operação e navegação de tais aeronaves deverão ser cumpridos pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante a partir da entrada, durante a permanência e até a saída do mencionado território.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, desembaraço, estadia ou trânsito, emigração ou imigração, passaportes, alfândega e quarentena deverão ser cumpridos pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante e por, ou em nome de sua tripulação, passageiros, carga e mala postal, a partir de sua entrada, durante a permanência e até a saída do mencionado território de tal Parte Contratante.

3. Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto pelo território de uma Parte Contratante e que não deixem a área do aeroporto reservada para este propósito, estarão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de encargos alfandegários e de outros impostos similares.

4. Nenhuma Parte Contratante dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças não expirados, emitidos ou convalidados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte Contratante, incluindo, no caso da República Helênica, as leis e regulamentos da União Europeia, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para fins de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante se reserva o direito, todavia, de se recusar a reconhecer, para a finalidade de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa aérea designada ou relativos a uma aeronave operando os serviços acordados nas rotas especificadas permitirem uma diferença dos requisitos estabelecidos pela Convenção, e se tal diferença houver sido notificada à Organização da Aviação Civil Internacional, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão pedir que se realizem consultas, nos termos do Artigo 16 (Consultas e Modificações) deste Acordo, com as Autoridades Aeronáuticas daquela Parte Contratante, a fim de esclarecer a prática em questão. O não atingimento de um acordo satisfatório constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4 (Suspensão e Revogação) deste Acordo.

Artigo 7

Provisões de Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicáveis às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante em quaisquer áreas relacionadas com tripulações, aeronaves ou a operação desses. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que as normas de segurança operacional em quaisquer das áreas referidas no parágrafo 1 que sejam ao menos iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos à época de acordo com a Convenção não estão sendo efetivamente mantidos e administrados no que concerne a sua aplicação às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, a primeira Parte Contratante deverá notificar a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias ao cumprimento das normas da OACI, e essa outra Parte Contratante adotará as ações corretivas apropriadas. A não adoção pela outra Parte Contratante das medidas apropriadas no prazo de 15 (quinze) dias ou em um prazo maior que possa ser acordado será motivo para a aplicação do Artigo 4 (Suspensão e Revogação) deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por empresas aéreas de uma Parte Contratante, ou operada em nome de tais empresas, na exploração de serviços para ou a partir do território da outra Parte

Contratante poderá, enquanto se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção (neste artigo denominada inspeção de rampa) pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos dessa aeronave e de seus tripulantes quanto às condições aparentes da aeronave e de seus equipamentos, desde que isto não cause demora desnecessária à operação.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou qualquer série de inspeções de rampa suscitar sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre os padrões mínimos estabelecidos à época de acordo com a Convenção, ou que falte efetiva aplicação ou manutenção dos padrões mínimos estabelecidos à época de acordo com a Convenção, a Parte Contratante que realizar a inspeção será livre para concluir, para os fins do Artigo 33 da Convenção, que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais essa aeronave é operada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção.

5. Na eventualidade de ser negado por um representante de uma empresa ou empresas Aéreas de uma Parte Contratante o acesso, para fins de realização de uma inspeção de rampa em conformidade com o Parágrafo 3 acima, a uma aeronave operada por essa empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir livremente que há sérias preocupações do tipo referido no Parágrafo 4 acima, e extrair as conclusões referidas em tal parágrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva o direito de imediatamente suspender ou mudar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua, como resultado de uma inspeção de rampa, de uma série de inspeções de rampa, de uma negativa de acesso para inspeção de rampa, de consultas ou de outra maneira, que uma ação imediata seja essencial à segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos 2 ou 6 acima será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram a sua adoção.

8. Nos casos em que a República Helênica tenha designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Europeia, os direitos do Brasil previstos neste Artigo aplicar-se-ão igualmente quanto à adoção, ao exercício ou à manutenção das normas de segurança operacional por esse outro Estado Membro da União Europeia, bem como quanto à autorização de operação dessa empresa aérea.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia

em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, o Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como quaisquer outros instrumentos sobre tais assuntos a que ambas possam se tornar Partes Contratantes no futuro.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda assistência mútua necessária para a prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as normas de segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais normas de segurança lhes sejam aplicáveis. Além disso, exigirão dos operadores de aeronaves por elas registradas ou dos operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou domicílio permanente em seus respectivos territórios ou, no caso da República Helênica, dos operadores de aeronaves estabelecidos em seu Território sob o Tratado que institui a União Europeia e que tenham Licenças de Operação válidas segundo o direito da União Europeia, bem como dos operadores de aeroportos em seu território, que atuem em conformidade com as referidas provisões sobre a segurança da aviação civil.

4. Cada Parte Contratante concorda que será exigida de seus operadores de aeronaves, para a saída, ou durante a permanência no território da outra Parte Contratante, a observância das normas sobre segurança da aviação em conformidade com a legislação em vigor nesse país, incluindo, no caso da República Helênica, o direito da União Europeia. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros e suas bagagens de mão e para realizar as verificações adequadas de tripulações, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante também considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte Contratante visando à adoção de medidas especiais de segurança da aviação adequadas ao enfrentamento de uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente, de apoderamento ilícito de aeronave civil ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente por meio da facilitação das comunicações e de outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte Contratante poderá solicitar a cooperação da outra para avaliar as medidas de segurança em aplicação ou a serem aplicadas pelos operadores de aeronaves no território dessa outra Parte Contratante com respeito aos voos destinados ao território da primeira Parte Contratante. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas deverão ser iniciadas no prazo de 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de sua solicitação por qualquer das Partes Contratantes. Caso não se chegue a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante. A primeira Parte Contratante poderá, quando isto se justificar por uma emergência ou para impedir a continuidade do descumprimento das disposições deste Artigo, adotar medidas provisórias a qualquer momento.

Artigo 9
Oportunidades Comerciais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão manter suas próprias representações no território da outra Parte Contratante.

2. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativas à entrada, ao direito de residência e ao trabalho, trazer para o território da outra Parte Contratante, e nele manter, pessoal gerencial, comercial, técnico, operacional e de outras áreas especializadas necessário à prestação de serviços aéreos.

3. Em caso de nomeação de um agente-geral ou de um agente-geral de vendas, esse agente deverá ser indicado em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis de cada Parte Contratante.

4. Cada empresa aérea designada poderá comercializar serviços de transporte aéreo, diretamente ou por meio de seus agentes, no território da outra Parte Contratante, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis.

5. Cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de transferir, sob demanda, o excesso de receita sobre as despesas obtido nas atividades conexas ao transporte de passageiros, carga e mala postal na prestação dos serviços acordados no território da outra Parte Contratante. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

6. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte Contratante poderá celebrar acordos cooperativos de comercialização, tais como "joint venture", bloqueio de espaço ou acordos de código compartilhado com uma ou mais empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes e com uma ou mais empresas aéreas de um terceiro país, desde que todas as empresas aéreas em tais acordos possuam os direitos apropriados para operar nas rotas e trechos considerados e cumpram os requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos, tais como a proteção e informação ao passageiro em relação à responsabilidade pelos serviços ofertados. Cada empresa aérea envolvida nos acordos de código compartilhado deverá deixar claro para o comprador, no ponto de venda,

qual empresa aérea irá operar, de fato, cada trecho do serviço e com qual ou quais Empresas Aéreas o comprador estará estabelecendo uma relação contratual. Cada frequência de código compartilhado operada pelas empresas aéreas designadas de cada país será contabilizada como 1 (uma) frequência, ao passo que os serviços de código compartilhado da empresa comercializadora não serão contabilizados como frequências. Acordos de código compartilhado poderão estar sujeitos a aprovação das autoridades competentes antes da implementação.

7. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante serão autorizadas a fornecer os serviços acordados mediante a utilização de aeronaves arrendadas, com ou sem tripulação, de qualquer empresa aérea, inclusive de terceiros países, contanto que todos os participantes desses acordos cumpram as condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados pela Partes Contratantes para tais acordos, que todas as aprovações necessárias tenham sido emitidas antes do início das operações pretendidas e que atendam ao disposto nos Artigos 7 e 8 deste Acordo. Nenhuma Parte Contratante exigirá que as empresas aéreas que tenham oferecido seus equipamentos como arrendadoras possuam direitos de tráfego previstos neste Acordo. O arrendamento com tripulação ("wet-leasing") de uma aeronave de uma empresa aérea de um terceiro país pelas empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, visando à exploração dos direitos previstos neste Acordo, deverá ter caráter excepcional ou atender a necessidades temporárias, desde que a empresa aérea desse terceiro país não seja proibida de operar na União Europeia e/ou no Brasil. A solicitação de tais operações deverão ser submetidas à aprovação prévia das autoridades competentes do arrendador e do arrendatário e à autoridade competente da outra Parte Contratante para onde se pretende operar a aeronave arrendada com tripulação.

8. Sujeito às leis e regulamentos de cada Parte Contratante, incluindo, no caso da República Helênica, o direito da União Europeia, cada empresa aérea designada terá o direito de realizar seu próprio serviço de apoio em solo ("self handling") no território da outra Parte Contratante ou, a sua escolha, de selecionar um prestador entre os concorrentes que forneçam serviços de apoio em solo no todo ou em parte. Nos casos em que tais leis e regulamentos limitem ou impossibilitem o "self handling" e em que não exista concorrência efetiva entre fornecedores que prestem serviços de apoio de solo, cada empresa aérea designada será tratada de forma não discriminatória no que se refere ao seu acesso ao "self handling" e a serviços de apoio de solo ofertados por um ou mais fornecedores.

9 As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão empregar, em conexão com o transporte aéreo de passageiros e carga, qualquer transporte intermodal para qualquer ponto ou a partir de qualquer ponto no território da outra Parte Contratante. Tais empresas aéreas poderão optar por executar seu próprio transporte intermodal ou fornecê-lo por meio de acordos, inclusive de código compartilhado, com outros transportadores. Tais serviços intermodais poderão ser oferecidos por um preço único para o transporte aéreo e intermodal combinados, desde que os passageiros e os expedidores sejam informados quanto aos fornecedores desse transporte.

10. Em qualquer trecho ou trechos das rotas acordadas, uma empresa aérea designada poderá realizar serviços aéreos internacionais sem qualquer limitação em termos de mudança, em qualquer ponto ou pontos da rota, do tipo ou número da aeronave operada, desde que, na direção de ida, o transporte além de tal ponto seja uma continuação do transporte a partir do Território da Parte Contratante que a tenha designado e, na direção de volta, o transporte para o Território

da Parte Contratante que designou a Empresa Aérea seja uma continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 10

Isenção de encargos alfandegários e tributos

1. Cada Parte Contratante, com base na reciprocidade, isentará as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, em conformidade com sua legislação aplicável, de restrições a importações, encargos aduaneiros, outros tributos, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal de aeronaves, provisões de bordo e outros itens destinados ao uso ou efetivamente usados exclusivamente na operação ou manutenção de aeronave da empresa aérea designada dessa outra Parte Contratante que esteja operando os serviços acordados, bem como o equipamento de solo introduzido no território de qualquer das Partes Contratantes para ser utilizado nos escritórios da empresa aérea designada dentro dos limites dos aeroportos internacionais para os quais a empresa aérea designada opera, bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, segundo a respectiva legislação aplicável.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1: introduzidos no território de uma Parte Contratante por empresa designada da outra Parte Contratante ou em nome desta, retidos a bordo de aeronave de empresa aérea designada de uma Parte Contratante na chegada ou saída do território da outra Parte Contratante, levados a bordo de aeronave da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na operação dos serviços acordados, sejam ou não tais itens utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade e/ou direito de uso desses itens não seja transferido no território de dita Parte Contratante sem o pagamento dos encargos alfandegários e tributos incidentes.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a autorização das Autoridades Alfandegárias dessa Parte Contratante. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das autoridades mencionadas até que sejam reexportados ou que se lhes dê outro destino, conforme as regras alfandegárias em vigor.

4. Nada neste Acordo impedirá a República Helênica de impor, de modo não discriminatório, impostos, taxas, tarifas, emolumentos ou encargos sobre combustíveis fornecidos em seu território para uso em aeronave de uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante que opere entre um ponto no território da República Helênica e outro ponto em seu território ou no território de outro Estado Membro da União Europeia.

Artigo 11

Concorrência Justa

1. As Partes Contratantes reconhecem ter como objetivo comum assegurar um ambiente justo e competitivo e de oportunidades justas e iguais para as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes na concorrência pela operação dos serviços acordados nas rotas especificadas. Em razão disso, as Partes Contratantes adotarão todas as medidas apropriadas para garantir o pleno cumprimento deste objetivo.

2. As Partes Contratantes afirmam que a concorrência livre, justa e não distorcida é importante para promover os objetivos deste Acordo e registram que a existência de legislação abrangente de concorrência e de uma autoridade concorrencial independente, bem como a adequada e eficaz aplicação das respectivas legislações de concorrência são importantes para a prestação eficiente dos serviços de transporte aéreo. As legislações de concorrência de cada Parte Contratante referentes aos tópicos mencionados neste Artigo, com as alterações ocasionalmente introduzidas, aplicar-se-ão às operações das transportadoras aéreas sob a jurisdição das respectivas Partes Contratantes. As Partes Contratantes compartilham os objetivos de compatibilidade e convergência do direito de concorrência e sua efetiva aplicação. Ambas cooperarão, conforme o caso e quando relevante, para a efetiva aplicação do direito da concorrência, inclusive, de acordo com suas respectivas normas jurídicas e jurisprudência, mediante a disponibilização, por suas respectivas empresas aéreas ou demais nacionais, de informações pertinentes a ações de suas respectivas autoridades competentes, fundadas no direito da concorrência.

3. Nada neste Acordo afetará, limitará, ou prejudicará, de qualquer modo, a autoridade e os poderes das autoridades de concorrência e órgãos jurisdicionais de qualquer das Partes Contratantes (e da Comissão Europeia), e todas as questões relativas à aplicação do direito de concorrência continuarão sob a exclusiva competência de tais autoridades e órgãos jurisdicionais. Em razão disso, nenhuma ação de uma Parte Contratante com base neste Artigo prejudicará quaisquer possíveis outras ações de tais autoridades ou órgãos jurisdicionais.

4. Qualquer ação empreendida com base neste Artigo será de exclusiva responsabilidade das Partes Contratantes e será direcionada exclusivamente à outra Parte Contratante e/ou às empresas aéreas que prestem serviços de transporte aéreo que tenham por destino ou origem as Partes Contratantes. Tal ação não se sujeitará ao procedimento de solução de controvérsia previsto no Artigo 17 (Solução de Controvérsias).

Concorrência desleal

5. Cada Parte Contratante eliminará todas as formas de discriminação ou práticas desleais capazes de afetar adversamente as oportunidades justas e equânimes de concorrência oferecidas às empresas aéreas da outra Parte Contratante para a prestação de serviços de transporte aéreo.

Subsídios e auxílio públicos

6. Nenhuma Parte Contratante fornecerá ou permitirá subsídios ou auxílio públicos a suas respectivas empresas aéreas se estes subsídios ou auxílio afetarem significativa e adversamente, de modo desarrazoado, as oportunidades justas e equânimes de concorrência oferecidas às empresas aéreas da outra Parte Contratante na prestação de serviços de transporte aéreo. Tais subsídios ou auxílio públicos podem incluir, mas não se limitam a: subsídio cruzado; a compensação das perdas operacionais; o fornecimento de capital; subvenções; garantias;

empréstimos ou seguros em condições privilegiadas; proteção contra falência; renúncia à recuperação de montantes devidos; renúncia à remuneração normal de recursos públicos investidos; reduções ou isenções fiscais; compensação de encargos impostos pelos poderes públicos; e acesso de modo discriminatório e não comercial às instalações e serviços de navegação aérea ou aeroportos, combustíveis, serviços de apoio em solo, segurança da aviação, sistemas computadorizados de reserva, alocação de slots ou outras instalações e serviços relacionados necessários à operação de Serviços Aéreos.

7. Quando uma Parte Contratante conceder subsídios ou auxílio públicos na acepção do parágrafo 6 acima a uma empresa aérea, deverá assegurar a transparência dessa medida por quaisquer meios apropriados, o que poderá incluir a exigência de que a empresa aérea identifique o subsídio ou auxílio clara e separadamente em sua contabilidade.

8. Cada Parte Contratante fornecerá à outra Parte Contratante, a pedido desta, em um prazo razoável, relatórios financeiros relativos às entidades sob a jurisdição da primeira Parte Contratante e qualquer outra informação correlata que possa ser fundamentadamente solicitada pela outra Parte Contratante para assegurar que as disposições deste Artigo estão sendo cumpridas. Isso pode incluir informações detalhadas quanto a subsídios ou auxílios no sentido do parágrafo 6 acima.

9. Sem prejuízo de qualquer ação adotada pela autoridade concorrencial e/ou órgão jurisdicional competentes visando ao cumprimento das normas referidas nos parágrafos 5 e 6:

a) se uma Parte Contratante considerar que uma empresa aérea está sendo submetida a discriminação ou práticas desleais na acepção dos parágrafos 5 ou 6 acima e que isto pode ser comprovado, ela poderá submeter observações por escrito à outra Parte Contratante. Depois de informar a outra Parte Contratante, uma Parte Contratante poderá também contatar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte Contratante, incluindo entidades de nível central, regional, provincial ou local, para debater questões relacionadas a este Artigo. Além disso, uma Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre a referida questão com a outra Parte Contratante com o intuito de solucionar o problema. Tais consultas deverão ser realizadas em até 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação. Nesse intervalo, as Partes Contratantes deverão trocar informações suficientes para que se realize um exame completo do interesse externado por uma delas; e

b) se as Partes Contratantes não chegarem à solução da questão por meio de consultas em até 30 (trinta) dias a partir de seu início ou se as consultas não se iniciarem em até 30 (trinta) dias do recebimento da solicitação referente a uma alegada violação dos parágrafos 5 ou 6 acima, a Parte Contratante que solicitou a consulta poderá suspender o exercício dos direitos especificados neste Acordo pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante mediante indeferimento, recusa, revogação ou suspensão das autorizações ou permissões de operação, ou impor as condições que considerar necessárias ao exercício desses direitos, ou impor obrigações, ou adotar outras medidas. Qualquer medida adotada nos termos deste parágrafo deverá ser apropriada, proporcional e limitada quanto a seu âmbito e duração ao estritamente necessário.

Antitruste

10. Cada Parte Contratante aplicará efetivamente as legislações antitruste em consonância com o parágrafo 2, e proibirá que as empresas aéreas:

a) em conjunto com quaisquer outras empresas aéreas estabeleçam acordos, tomem decisões ou participem de práticas concertadas que possam afetar serviços de transporte aéreo que tenham por destino ou origem a respectiva Parte Contratante e, por objeto ou efeito, a frustração, restrição ou distorção da concorrência. Essa proibição poderá ser declarada inaplicável quando tais acordos, decisões ou práticas contribuam para a melhoria da produção ou distribuição dos serviços ou para a promoção do progresso técnico ou econômico, e proporcionem uma partilha justa dos benefícios resultantes com os consumidores, e não: (a) imponham às empresas aéreas em questão restrições que não sejam indispensáveis à consecução desses objetivos; (b) confiram a tais empresas aéreas a possibilidade de eliminarem a concorrência quanto a uma parte substancial dos serviços em questão; e

b) abusem de uma posição dominante de um modo que possa afetar os serviços de transporte aéreo que tenham como destino ou origem a respectiva Parte Contratante.

11. Cada Parte Contratante deverá confiar a aplicação das normas antitruste referidas no parágrafo 10 deste Artigo exclusivamente a sua autoridade e/ou órgão jurisdicional competente e independente em matéria de concorrência.

12. Se as Partes Contratantes não chegarem à solução da questão por meio de consultas em até 30 (trinta) dias a partir de seu início ou se as consultas não se iniciarem em até 30 (trinta) dias do recebimento da solicitação referente a uma alegada violação do parágrafo 10, e uma vez que a autoridade ou órgão jurisdicional competentes em matéria de concorrência tenham constatado uma violação à legislação antitruste, a Parte Contratante que solicitou a consulta poderá suspender o exercício dos direitos especificados neste Acordo pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante mediante indeferimento, recusa, revogação ou suspensão das autorizações/permissões de operação; ou impor as condições que considerar necessárias ao exercício desses direitos; ou impor obrigações; ou adotar outras medidas. Qualquer medida adotada nos termos deste parágrafo deverá ser apropriada, proporcional e limitada quanto a seu âmbito e duração ao estritamente necessário.

Artigo 12
Tarifas Aeronáuticas

1. Cada Parte Contratante poderá instituir ou permitir que se instituam taxas justas e razoáveis para o uso de aeroportos e outras instalações sob seu controle.

2. Cada Parte Contratante concorda, no entanto, que essas taxas não poderão ser superiores às que seriam pagas, para o uso de tais aeroportos e instalações, por suas aeronaves nacionais engajadas na prestação de serviços internacionais similares.

Artigo 13

Regulação de Capacidade e Aprovação de Horários

1. Deverão ser asseguradas às empresas aéreas designadas das Partes Contratantes oportunidades justas e iguais para competirem pela operação dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as ações apropriadas em sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos neste Acordo.

3. A capacidade e a frequência dos serviços acordados a serem prestados pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes deverão ser acordadas pelas Autoridades Aeronáuticas.

4. Em caso de divergência entre as Partes Contratantes, as questões referidas no parágrafo 3 acima deverão ser resolvidas conforme as disposições do Artigo 16 (Consultas e Modificações) deste Acordo. Até que esse acordo seja obtido, a capacidade oferecida pelas empresas aéreas designadas permanecerá inalterada.

5. A empresa aérea designada de cada Parte Contratante deverá cumprir os regulamentos para o registro de sua previsão de horários de voos junto às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, bem como para qualquer modificação subsequente.

6. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão ser requeridas a submeterem suas previsões de horários de voos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante no prazo de até 30 (trinta) dias antes da introdução dos serviços. Isso se aplicará igualmente a alterações posteriores. Em casos especiais, esse limite poderá ser reduzido, sujeito à aprovação das mencionadas Autoridades.

Artigo 14

Tarifas de Transporte Aéreo

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços para os serviços aéreos sejam estabelecidos por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais do mercado.

2. Cada Parte Contratante poderá requerer notificação ou registro junto às autoridades dos preços do transporte originado em seu território pelas empresas aéreas designadas.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou a manutenção de um preço cobrado ou proposto por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante para o transporte aéreo internacional.

4. Se uma Parte Contratada julgar que qualquer tarifa cobrada por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante parece injusta, desarrazoadamente discriminatória ou inconsistente com as práticas de concorrência justa, deverá notificar a outra Parte Contratante

das razões de sua discordância assim que possível e solicitar a realização de consultas, que deverão se iniciar em até 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação. Se as Partes Contratantes chegarem a um acordo com respeito à tarifa em razão da qual tenha sido entregue uma notificação de discordância, cada Parte Contratante envidará os esforços necessários para pôr esse acordo em vigor. Na ausência desse mencionado acordo, as tarifas previamente existentes deverão continuar a vigorar.

Artigo 15
Fornecimento de Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas forneçam às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, como normalmente se pode solicitar, informações e estatísticas relativas ao volume de tráfego transportado pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte Contratante que tenham por destino ou origem o território da outra Parte Contratante.

Artigo 16
Consultas e Modificações

1. Cada Parte Contratante ou suas Autoridades Aeronáuticas poderão, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte Contratante ou suas Autoridades Aeronáuticas.

2. Uma consulta solicitada por uma das Partes Contratantes ou por suas Autoridades Aeronáuticas deverá iniciar-se dentro do período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação.

3. Qualquer emenda a este Acordo pactuada como resultado de tais consultas entrará em vigor segundo o disposto no parágrafo 1 do Artigo 21 (Entrada em Vigor).

4. Não obstante as disposições do parágrafo 3 deste Artigo, as modificações ao Quadro de Rotas anexo a este Acordo poderão ser acordadas diretamente pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes. Tais modificações deverão ser confirmadas por troca de notas diplomáticas.

Artigo 17
Solução de Controvérsias

1. Caso surja qualquer controvérsia entre as Partes Contratantes quanto à interpretação ou à aplicação deste Acordo e seu Anexo, as Partes Contratantes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de negociações.

2. Caso as Partes Contratantes não cheguem a um acordo por meio de negociação nos termos do parágrafo 1 acima dentro do prazo de 12 (doze) meses, o litígio poderá ser submetido por acordo mútuo das Partes a um Tribunal de três árbitros. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias contados da data do recebimento, por

qualquer das Partes Contratantes, de uma notificação da outra Parte Contratante enviada pelos canais diplomáticos, solicitando a arbitragem da controvérsia pelo Tribunal mencionado e, os dois árbitros nomeados deverão designar de comum acordo um terceiro árbitro, que será o Presidente do Tribunal, dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for nomeado dentro do prazo especificado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso exigir, com a ressalva de que se o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional for um nacional de qualquer das Partes Contratantes, o Vice-Presidente sênior do Conselho ou, se este for um nacional das Partes Contratantes, o Membro Sênior do Conselho que não o seja poderá ser solicitado a fazer as nomeações necessárias conforme o caso. O terceiro árbitro, contudo, será um nacional de um terceiro Estado e atuará como Presidente do Tribunal e determinará o local onde a arbitragem será realizada.

3. O Tribunal estabelecerá seus próprios procedimentos.

4. As despesas do Tribunal serão igualmente repartidas entre as Partes Contratantes.

5. O Tribunal decidirá por maioria de votos. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada de acordo com este Artigo.

6. Se e enquanto qualquer Parte Contratante ou uma empresa aérea por ela designada deixar de cumprir uma decisão prolatada nos termos do parágrafo 2 deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, negar ou revogar quaisquer direitos ou prerrogativas que tenha concedido em virtude deste Acordo.

Artigo 18
Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer tempo, por meio dos canais diplomáticos, notificar por escrito a outra Parte Contratante de que pretende denunciar este Acordo; essa notificação deverá ser simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional.

2. O Acordo expirará doze meses após a data do recebimento pela outra Parte Contratante da notificação referida no parágrafo 1, a menos que a notificação da denúncia seja retirada por acordo antes do término do referido prazo. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido por ela recebida após 14 (quatorze) dias de seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 19
Conformidade com Convenções Multilaterais

Se ambas as Partes Contratantes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos pelo presente Acordo, deverão realizar consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser revisto para conformar-se ao acordo multilateral.

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

QUADRO I

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Pontos no Brasil	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos na Grécia	Quaisquer Pontos

QUADRO II

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Helênica:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Pontos na Grécia	Quaisquer Pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer Pontos

Notas:

1. Pontos intermediários e pontos além das Partes Contratantes poderão ser omitidos em qualquer trecho, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea.

2. O direito da empresa designada de uma Parte Contratante de operar voos para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal entre pontos no território da outra Parte Contratante e pontos no território de terceiros países (direitos de tráfego de 5ª liberdade) poderá ser estabelecido em conjunto pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 20
Registro

O presente Acordo, seu Anexo e todas as suas alterações serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 21
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data da troca, pelos canais diplomáticos, de notificações por escrito entre as Partes Contratantes, informando uma à outra a conclusão de seus necessários procedimentos legais internos para essa finalidade.

Em testemunho de que os plenipotenciários abaixo assinados, estando devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Assinado em Brasília, em duas cópias originais, em 6 de fevereiro de 2023, em português, grego e inglês, sendo todos os três textos igualmente autênticos.

Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês deverá prevalecer.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

MAURO VIEIRA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA HELÊNICA

NIKOLAOS-GEORGIOS S. DENDIAS
Ministro das Relações Exteriores

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Hellenic Republic

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC), and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority, or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity", in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and the term "capacity", in relation to "an agreed service", means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

l. References in this Agreement to nationals of the Hellenic Republic shall be understood as referring to nationals of the European Union Member States and references to airlines of the Hellenic Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Hellenic Republic.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party as follows:

a) To fly, without landing, across the territory of the Contracting Party granting the rights;

b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) To make stops in the said territory at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.

3. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, in writing to 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 and the applications from the designated airlines, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with 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;

b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:

(i) it is established in the territory of the Federative Republic of Brazil and is licensed in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; and

(ii) the Federative Republic of Brazil has and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied – in conformity with the provisions of the Convention – to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorisation of paragraph (2), a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

(i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:

(i) it is not established in the territory of the Federative Republic of Brazil or is not licensed in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; or

(ii) the Federative Republic of Brazil is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 (Consultations and Modifications) of this Agreement.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety Provisions), Article 8 (Aviation Security) or Article 11 (Fair Competition).

Article 5

Applicability of laws and regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall

be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 (Consultations and Modifications) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

Article 7

Aviation Safety Provisions

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Suspension and Revocation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to 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 that there is a lack of effective

maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Brazil under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm 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, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field to which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Contracting Party may request the cooperation of the other Contracting Party in order to assess the security measures being carried out, or planned to be carried out, in the territory of the other Contracting Party by aircraft operators in respect of flights departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9

Commercial Opportunities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to maintain their own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

6. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or code-sharing arrangements, with an airline or airlines of either Contracting Party and an airline or airlines of a third country, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned and meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability. Each airline involved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship. Each code-sharing frequency operated by the designated airlines of either country will count as one (1) frequency, whereas the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as frequencies. Code-sharing arrangements may be subject to approval of the appropriate authorities before implementation.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any airline, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements, all necessary approvals have been issued before the start of the intended operations and such participants comply with Article 7 and Article 8 of this Agreement. Neither Contracting Party shall

require the airlines leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement. The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an airline of a third country by the designated airlines of each Contracting Party, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs, and, in the case of an aircraft from an arline of a third country, may only occur if that airline of such third country is not prohibited to operate in the European Union and/or Brazil. The request for such operations shall be submitted for prior approval to the competent authorities of both the lessor and the lessee and to the competent authority of the other Contracting Party to which territory it is intended to operate the wet-leased aircraft.

8. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law, each designated airline shall have, in the territory of the other Contracting Party, the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

9. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party. Such airlines 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.

10. On any international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that the transportation in the outbound direction beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline, and the transportation in the inbound direction to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 10

Exemption from customs duties and taxation

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party under its relevant applicable legislation from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and

usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1), introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party without the payment of the relevant customs duties and taxes.

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

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

Article 11
Fair Competition

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Contracting Party. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of Competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to airlines providing air transport services to/from the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 17 (Settlement of Disputes).

Unfair competition

5. Each Contracting Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services.

Public subsidies and support

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computer reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph (6) above to an airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph (6) above.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs (5) and (6):

a) if one Contracting Party finds that an airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs (5) or (6) above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other

Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties; and

b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs (5) or (6) above, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airlines of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Antitrust

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph (2), and shall prohibit airlines:

a) in conjunction with any other airlines to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; and

b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph (10) above exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph (10), if one Contracting Party finds that an airline suffers from an alleged violation of paragraph (10) above and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party, including entities at the

central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties.

13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph (10), and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airlines of the other Contracting Party by refusing, withholding, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Article 12

User Charges

1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

2. Each of the Contracting Parties agrees, however, that such charges shall not be higher than those that would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 13

Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.

3. The capacity and frequency to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

4. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph (3) above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 (Consultations and Modifications) of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party as well as for any modification thereof.

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

Article 14
Air Transport Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If one Contracting Party believes that the tariff charged by a designated airline of the other Contracting Party appears unjust, unreasonably discriminatory or inconsistent with fair competition practices, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations, which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply or cause their designated airlines to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, as may be normally required, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party.

Article 16
Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any amendment to this Agreement, agreed as a result of such consultations, shall enter into force in accordance with the provisions of paragraph (1) of Article 21 (Entry into Force) thereof.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraph (1) above within a period of twelve (12) months, the dispute may be referred by mutual agreement of the Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Tribunal shall determine its own procedures.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. The Tribunal shall reach its decision by a majority of votes. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

6. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 18
Termination

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

2. The Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice referred to in paragraph (1) by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Conformity with Multilateral Conventions

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

Article 20
Registration

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

Article 21
Entry into Force

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

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the Federative Republic of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Brazil	Any Points	Any Points in Greece	Any Points

SCHEDULE II

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

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Any Points in Brazil	Any Points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond the Contracting Parties may be omitted on any section, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The right of the designated airline of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) may be jointly determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

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

Done at Brasília, in two original copies, this 6th day of February of 2023, in the Portuguese, Greek and English languages, all three texts being equally authentic.

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

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

MAURO VIEIRA
Minister of Foreign Affairs

FOR THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

NIKOLAOS-GEORGIOS S. DENDIAS
Minister of Foreign Affairs

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ

ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

και

Η Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας

Ως Μέρη στην Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

Επιθυμώντας εξ ίσου να συνάψουν μία Συμφωνία με σκοπό τη θέσπιση και τη λειτουργία προγραμματισμένων αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ των αντιστοίχων επικρατειών τους και πέραν αυτών·

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν ορίζεται διαφορικά:

α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, για την περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που έχει εξουσιοδοτηθεί να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα που ασκούνται σήμερα από την πιο πάνω Αρχή οποιαδήποτε παρόμοια καθήκοντα, για δε την περίπτωση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, την αρχή πολιτικής αεροπορίας, η οποία αντιπροσωπεύεται από την Εθνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ANAC) και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα που έχει εξουσιοδοτηθεί να ασκεί οποιαδήποτε καθήκοντα που ασκούνται σήμερα από την πιο πάνω Υπηρεσία ή οποιαδήποτε παρόμοια καθήκοντα.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει την Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις επτά Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει επίσης:

(i) οποιαδήποτε τροποποίησή της η οποία έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) της εν λόγω Σύμβασης και έχει κυρωθεί από τα Συμβαλλόμενα Μέρη · και

(ii) οποιοδήποτε Παράρτημά της ή τροποποίησή του που υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω τροποποίηση ή το Παράρτημα έχει σε οποιονδήποτε χρόνο εφαρμογή γι' αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο Παράρτημά της και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τα οποία τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μία αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε. Ο όρος «συμφωνημένες υπηρεσίες» σημαίνει τις προγραμματισμένες αεροπορικές υπηρεσίες για τις διαδρομές οι οποίες καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ. Ο όρος «χωρητικότητα» σχετικά με ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο αυτού του αεροσκάφους διατιθέμενο σε μία διαδρομή ή τμήμα διαδρομής, ο δε όρος «χωρητικότητα» σχετικά με «μία συμφωνημένη υπηρεσία» σημαίνει την χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται στην υπηρεσία αυτή επί την συχνότητα λειτουργίας του αεροσκάφους αυτού στην διάρκεια μιας συγκεκριμένης περιόδου και διαδρομής ή τμήματος διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την σημασία του Άρθρου 2 της Σύμβασης.

η. Οι όροι «αεροπορική υπηρεσία», «διεθνής αεροπορική υπηρεσία», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις αντίστοιχες σημασίες οι οποίες τους αποδίδονται από το Άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει το τίμημα το οποίο χρεώνεται για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων και τους όρους υπό τους οποίους εφαρμόζονται τα τιμολόγια αυτά, συμπεριλαμβανομένων και των τιμημάτων και των όρων για την πρακτόρευση και άλλες επικουρικές υπηρεσίες που παρέχονται από τον μεταφορέα σε σχέση με την αερομεταφορά εξαιρουμένων όμως της αμοιβής και των όρων για την μεταφορά ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλη χρήσης » σημαίνει μία χρέωση η οποία γίνεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παραχώρηση εξοπλισμών ή διευκολύνσεων αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας.

κ. Ο όρος «Συνθήκες της Ε.Ε.» σημαίνει την Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

λ. Οι αναφορές στην παρούσα Συμφωνία σε υπηκόους της Ελληνικής Δημοκρατίας νοούνται ως αναφορές σε υπηκόους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι αναφορές σε αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας νοούνται ως αναφορές σε αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από την Ελληνική Δημοκρατία.

Άρθρο 2
Παροχή Δικαιωμάτων

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών παραχωρεί στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τα ακόλουθα δικαιώματα τα οποία προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την διεξαγωγή προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους:

α) Να ίπταται, χωρίς προσγείωση, υπεράνω της επικράτειας του Συμβαλλομένου Μέρους που παραχωρεί τα δικαιώματα,

β) Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς σκοπούς, και

γ) Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια στα σημεία της(ων) διαδρομής(ών) που καθορίζονται από τον Πίνακα Διαδρομών ο οποίος έχει επισυναφθεί στην παρούσα

Συμφωνία για τον σκοπό της επιβίβασης και της αποβίβασης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου διεθνούς κίνησης, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Οι αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους, εκτός από εκείνες οι οποίες διορίζονται βάσει του Άρθρου 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας θα απολαμβάνουν επίσης τα δικαιώματα τα οποία ορίζονται στις παραγράφους 1 (α) και (β) του παρόντος Άρθρου.

3. Κανένα σημείο των διατάξεων της παραγράφου (1) δεν θα λογίζεται ότι παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζουν, στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, επιβάτες, εμπορεύματα ή ταχυδρομείο για μεταφορά έναντι αμοιβής ή μίσθωσης και με προορισμό ένα άλλο σημείο του εδάφους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα έχει το δικαίωμα να διορίζει εγγράφως προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές και να αποσύρει ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

2. Με την λήψη αυτού του διορισμού και των αιτήσεων από τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκδώσει τις κατάλληλες άδειες και εξουσιοδοτήσεις με την ελάχιστη δυνατή διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ελληνική Δημοκρατία:
   i) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
   ii) ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του και η σχετική αεροπορική αρχή αναφέρεται με σαφήνεια στον διορισμό,

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας,
   i) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας και έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, και
   ii) η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας διαθέτει και διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, και

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία είναι κατάλληλη να ικανοποιήσει τους όρους οι οποίοι προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – στην παροχή διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο λαμβάνει τον διορισμό.

3. Με την λήψη της εξουσιοδότησης της παραγράφου (2), μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί κατά πάντα χρόνο να αρχίσει να παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες για τις οποίες διορίστηκε, υπό την προϋπόθεση ότι η αεροπορική εταιρεία έχει συμμορφωθεί προς τις εφαρμοστέες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ανακαλέσει, αναστείλει ή περιορίσει την εξουσιοδότηση ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας η οποία διορίστηκε από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, εφόσον:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας διοριζόμενης από την Ελληνική Δημοκρατία:
   i) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ε.Ε. και δεν διαθέτει νόμιμη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή
   ii) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν αναφέρεται με σαφήνεια στον διορισμό, ή

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας καθοριζόμενης από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας,
   i) αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας ή δεν έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, ή
   ii) η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας δεν διατηρεί τον αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας, ή

γ) η αεροπορική εταιρεία αυτή δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι κατάλληλη να ικανοποιήσει τους όρους οι οποίοι προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την παροχή διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο λαμβάνει τον διορισμό, ή

δ) η αεροπορική εταιρεία παραλείψει να συμμορφωθεί προς τους νόμους και τους κανονισμούς του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο παραχωρεί τα δικαιώματα αυτά, ή

ε) η αεροπορική εταιρεία παραλείψει με άλλο τρόπο να λειτουργήσει σύμφωνα με τους όρους οι οποίοι προβλέπονται βάσει της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός αν η άμεση ανάκληση, αναστολή ή επιβολή των όρων που μνημονεύονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου είναι κρίσιμη για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνον μετά από διαβούλευση με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας.

3. Το παρόν Άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους να αναστέλλει, περιορίζει ή επιβάλλει όρους για την άδεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 (Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων), του Άρθρου 8 (Αεροπορική Ασφάλεια) ή του Άρθρου 11 (Θεμιτός Ανταγωνισμός).

Άρθρο 5

Εφαρμογή νόμων και κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλομένου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτειά του αεροσκαφών τα οποία μετέχουν σε διεθνή αεροναυτιλία ή σχετικά με την εκμετάλλευση και την πλοήγηση αυτών των αεροσκαφών θα τηρούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους κατά την είσοδο στην εν λόγω επικράτεια, στην διάρκεια της παραμονής του σε αυτήν και κατά την αναχώρησή του από αυτήν.

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλομένου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την άδεια, την παραμονή ή την διέλευση, την αποδημία ή την μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα θα τηρούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και από το πλήρωμα ή για λογαριασμό του, τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο κατά την άφιξη στην επικράτεια, ενόσω είναι εντός αυτής και κατά την αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και τα εμπορεύματα που είναι σε άμεση διέλευση δια μέσου της επικράτειας ενός Συμβαλλομένου Μέρους και δεν εξέρχονται από τον χώρο του αερολιμένα ο οποίος προορίζεται για τον σκοπό αυτόν θα υπόκεινται μόνον σε απλοποιημένο έλεγχο. Οι αποσκευές και τα εμπορεύματα που είναι σε άμεση διέλευση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

4. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δίδει προτεραιότητα στις δικές του ή οποιεσδήποτε άλλες αεροπορικές εταιρείες έναντι μιας αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους η οποία εμπλέκεται σε παρόμοια διεθνή αερομεταφορά στην εφαρμογή των κανονισμών σχετικά με την μετανάστευση, τα τελωνεία, την καραντίνα και παρόμοια.

Άρθρο 6

Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή κυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και των οποίων η ισχύς δεν έχει λήξει θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση πάντοτε ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων αυτά τα πιστοποιητικά ή οι άδειες εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που έχουν καθιερωθεί βάσει της Σύμβασης. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών επιφυλάσσεται εν τούτοις του δικαιώματος του να αρνείται να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων πάνω από την επικράτειά του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που παραχωρούνται στους δικούς του υπηκόους ή που καθίστανται έγκυρα γι' αυτούς από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.

2. Αν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (1), τα οποία εκδίδονται από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλομένου Μέρους προς οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή σε σχέση με ένα αεροσκάφος που παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες στις καθορισμένες διαδρομές μπορούν να επιτρέπουν μία διαφορά από τα καθιερωμένα βάσει της Σύμβασης πρότυπα, η οποία διαφορά έχει υποβληθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας με τις Αεροπορικές Αρχές αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους ενόψει της αποσαφήνισης της εν λόγω πρακτικής. Η μη επίτευξη μιας ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7

Διατάξεις Ασφαλείας Πτήσεων

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί διαβουλεύσεις σε οποιονδήποτε χρόνο σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας τα οποία τηρούνται σε σχέση με μία αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος σε

οποιονδήποτε τομέα σχετικά με το ιπτάμενο πλήρωμα, τα αεροσκάφη ή η λειτουργία τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από το αίτημα αυτό.

2. Αν, κατόπιν των διαβουλεύσεων αυτών, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος κρίνει ότι τα πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο (1) τα οποία να είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση, δεν τηρούνται και παρέχονται αποτελεσματικά όσον αφορά αεροπορικές εταιρείες που έχουν διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα κοινοποιήσει στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τις διαπιστώσεις αυτές και τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία για την συμμόρφωση με τα Πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), αυτό δε το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα αναλάβει τις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Η εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους παράλειψη να αναλάβει τις κατάλληλες ενέργειες εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή του μεγαλυτέρου χρονικού διαστήματος που τυχόν θα συμφωνηθεί, θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 (Αναστολή και Ανάκληση) της παρούσας Συμφωνίας.
3. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις οι οποίες μνημονεύονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο λειτουργεί από την ή για λογαριασμό της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών ενός Συμβαλλομένου Μέρους σε υπηρεσίες προς και από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί, ενόσω ευρίσκεται εντός της επικράτειας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, να αποτελέσει το αντικείμενο ελέγχου από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, επί του αεροσκάφους και γύρω από αυτό, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και εκείνων του πληρώματός του όσο και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (του ελέγχου αυτού καλούμενου στο παρόν Άρθρο ως «επιθεώρηση πίστας»), υπό την προϋπόθεση ότι τούτο δεν θα οδηγήσει σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Αν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας δώσει αφορμή για σοβαρή ανησυχία ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται προς τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση ή ότι υφίσταται έλλειψη αποτελεσματικής διατήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφαλείας τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση, το Συμβαλλόμενο Μέρος που διενεργεί την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης, να συμπεράνει ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων τα πιστοποιητικά ή οι άδειες όσον αφορά το αεροσκάφος αυτό ή όσον αφορά το πλήρωμα του αεροσκάφους αυτού εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν ή ότι οι απαιτήσεις βάσει των οποίων λειτουργεί το αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα τα οποία έχουν καθιερωθεί κατά τον χρόνο εκείνο σύμφωνα με την Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση κατά την οποία η πρόσβαση για τον σκοπό της ανάληψης μιας επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους που λειτουργεί από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο (3) δεν επιτραπεί από τον εκπρόσωπο αυτής της αεροπορικής εταιρείας ή αυτών των αεροπορικών εταιρειών, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να εκλάβει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο (4) και να εξαγάγει τα συμπεράσματα τα οποία προβλέπονται στην παράγραφο αυτή.

6. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να αναστείλει ή να τροποποιεί αμέσως την εξουσιοδότηση μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει, είτε ως αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης πίστας ή μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας είτε ως αποτέλεσμα άρνησης της πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, διαβούλευσης ή άλλου λόγου, ότι άμεσες ενέργειες είναι απαραίτητες για την ασφάλεια της λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας.

7. Οποιαδήποτε ενέργεια εκ μέρους ενός Συμβαλλομένου Μέρους σύμφωνα με τις πιο πάνω παραγράφους (2) ή (6) θα διακοπεί μόλις εκλείψει ο λόγος για τον οποίο αναλήφθηκε η ενέργεια αυτή.

8. Εφόσον η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μία αεροπορική εταιρεία ο ρυθμιστικός έλεγχος της οποίας ασκείται και διατηρείται από ένα άλλο Κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα της Βραζιλίας βάσει του Άρθρου αυτού θα εφαρμόζονται εξίσου όσον αφορά την υιοθέτηση, την άσκηση ή την διατήρηση των προτύπων ασφαλείας εκ μέρους αυτού του άλλου Κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά την εξουσιοδότηση αυτής της αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επανεπιβεβαιώνουν ότι η αμοιβαία υποχρέωσή τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων παράνομης παρεμβολής συνιστά αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζεται ο γενικός χαρακτήρας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδίως σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Παραβάσεων και Άλλων Τινών Πράξεων Τελουμένων επί Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παρανόμου Καταλήψεως Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στην Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων κατά της Ασφαλείας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παρανόμων

Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για την Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ την 1η Μαρτίου 1991, και όλες τις άλλες διεθνείς πράξεις σχετικά με τον ίδιο τομέα στις οποίες αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη προσχωρούν.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν μετά την διατύπωση αιτήματος κάθε αναγκαία συνδρομή το ένα στο άλλο για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας αυτών των αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας οι οποίες έχουν καθιερωθεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας στο μέτρο που αυτές οι διατάξεις ασφαλείας έχουν εφαρμογή στα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αυτά θα απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του μητρώου τους ή από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι έχουν την κύρια έδρα των επιχειρήσεών τους ή την μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλομένων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της βάσει της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν έγκυρες Άδειες Λειτουργίας σύμφωνα με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους να ενεργούν σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας.

4. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών συμφωνεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του θα οφείλουν να τηρούν, κατά την αναχώρηση από την επικράτεια ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους ή ενόσω παραμένει σε αυτήν, τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας σύμφωνα με την ισχύουσα στην χώρα αυτή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξασφαλίζει ότι ικανά μέτρα εφαρμόζονται αποτελεσματικά στην επικράτειά του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των πραγμάτων που αυτοί μεταφέρουν και την διεκπεραίωση των καταλλήλων ελέγχων στο προσωπικό, στις αποσκευές, στα εμπορεύματα και στα εφόδια του αεροσκάφους πριν από την επιβίβαση ή την φόρτωση και κατά την διάρκειά τους. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξετάζει θετικά επίσης οποιοδήποτε αίτημα εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους για την λήψη λογικών ειδικών μέτρων ασφαλείας προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Αν προκύψει ένα περιστατικό ή μία απειλή περιστατικού παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών ή άλλων παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, αερολιμένων ή εγκαταστάσεων

αεροπορικής πλοήγησης, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και άλλα προσήκοντα μέτρα τα οποία προορίζονται για την ταχεία και ασφαλή εξάλειψη αυτού του περιστατικού ή της απειλής του.

6. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί την συνεργασία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να αξιολογήσει τα μέτρα ασφαλείας τα οποία λαμβάνονται ή σχεδιάζονται να ληφθούν στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά πτήσεις που αναχωρούν από την επικράτεια του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους. Οι διοικητικές ρυθμίσεις για την διεξαγωγή της αξιολόγησης αυτής θα συμφωνούνται μεταξύ των αεροπορικών αρχών και θα διεκπεραιώνονται χωρίς καθυστέρηση προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αξιολογήσεις θα διεξάγονται ταχέως.

7. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει αποκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίσουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την λήψη του αιτήματος αυτού από εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών. Η αποτυχία της επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων θα συνιστά λόγο για παρακράτηση, ανάκληση, αναστολή ή επιβολή όρων επί των εξουσιοδοτήσεων της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών που έχουν διοριστεί από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όταν τούτο δικαιολογείται από επείγουσα ανάγκη ή για την πρόληψη περαιτέρω μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λαμβάνει προσωρινά μέτρα κατά πάντα χρόνο.

Άρθρο 9

Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να διατηρούν την δική τους εκπροσώπηση στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

2. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους που σχετίζονται με την είσοδο, την διαμονή και την απασχόληση, να μεταφέρουν και να διατηρήσουν στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το διευθυντικό, εμπορικό, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο ειδικό προσωπικό το οποίο απαιτείται για την παροχή των αεροπορικών υπηρεσιών.

3. Σε περίπτωση ορισμού γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός θα οριστεί σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους.

4. Έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να επιδίδεται σε πωλήσεις αερομεταφορών στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, άμεσα ή μέσω των αντιπροσώπων της, οποιοδήποτε δε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράσει την εν λόγω μεταφορά σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα παραχωρήσει στην διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει στην χώρα της μετά από σχετικό αίτημα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί συναλλάγματος, τις πέραν των εξόδων επιτευχθείσες εισπράξεις οι οποίες σχετίζονται με την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου στο πλαίσιο των συμφωνημένων υπηρεσιών στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Η μετατροπή και η αποστολή με έμβασμα των εσόδων αυτών θα επιτρέπεται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και αυτές δεν θα υπόκεινται σε οποιεσδήποτε διοικητικές ή συναλλαγματικές χρεώσεις εκτός από εκείνες οι οποίες επιβάλλονται συνήθως από τις τράπεζες για την διενέργεια αυτής της μετατροπής και της αποστολής εμβάσματος.

6. Κατά την παροχή ή την προσφορά των εξουσιοδοτημένων υπηρεσιών στις συμφωνημένες διαδρομές, οποιαδήποτε διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί να συνάψει συνεταιριστικές εμπορικές συμφωνίες, όπως κοινοπραξίες, συμφωνίες δέσμευσης χώρου ή εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό, με μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους και μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι όλες οι μετέχουσες στις συμφωνίες αυτές αεροπορικές εταιρείες έχουν το αντίστοιχο δικαίωμα να λειτουργούν στις σχετικές διαδρομές και τμήματα και πληρούν τις προϋποθέσεις οι οποίες ισχύουν συνήθως για τις συμφωνίες αυτές, όπως η προστασία και η ενημέρωση του επιβάτη σχετικά με την ευθύνη. Έκαστη αεροπορική εταιρεία η οποία μετέχει σε συμφωνίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό θα καθιστά σαφές στους αγοραστές στο σημείο πώλησης ποια αεροπορική εταιρεία θα αναλάβει στην πραγματικότητα κάθε τμήμα της διαδρομής και με ποια αεροπορική εταιρεία/ή αεροπορικές εταιρείες συνάπτει ο αγοραστής συμβατική σχέση. Έκαστη συχνότητα εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό η οποία εκτελείται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάτερης χώρας θα μετρά ως μία (1) συχνότητα, ενώ οι υπηρεσίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό του φορέα εμπορίας δεν θα μετρά ως συχνότητα. Οι συμφωνίες εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό μπορούν να υπόκεινται στην έγκριση των αρμοδίων αρχών πριν από την υλοποίηση.

7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να παρέχουν τις συμφωνημένες υπηρεσίες χρησιμοποιώντας μισθωμένα αεροσκάφη με ή χωρίς πλήρωμα από οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των τρίτων χωρών, υπό την προϋπόθεση ότι όλοι οι μετέχοντες σε τέτοιες συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται συνήθως από τα

Συμβαλλόμενα Μέρη σε τέτοιες συμφωνίες, ότι όλες τις αναγκαίες εγκρίσεις έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη των σχεδιαζόμενων επιχειρήσεων και ότι οι συμμετέχοντες αυτοί συμμορφώνονται προς το Άρθρο 7 και το Άρθρο 8 της παρούσας Συμφωνίας. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα ζητεί από τις αεροπορικές εταιρείες που μισθώνουν τον εξοπλισμό τους να κατέχουν δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας. Η μίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) ενός αεροσκάφους μιας αεροπορικής εταιρείας τρίτης χώρας από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να εκμεταλλευτεί τα δικαιώματα που περιλαμβάνονται στην παρούσα Συμφωνία, θα παραμείνει έκτακτη ή θα καλύπτει προσωρινές ανάγκες και, σε περίπτωση αεροσκάφους αεροπορικής εταιρείας τρίτης χώρας, μπορεί μόνο να υλοποιηθεί εάν αυτή η αεροπορική εταιρεία της τρίτης αυτής χώρας δεν απαγορεύεται να λειτουργεί εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και/ή της Βραζιλίας. Το αίτημα για την λειτουργία αυτή θα υποβάλλεται για προηγούμενη έγκριση στις αρμόδιες αρχές, τόσο του εκμισθωτή, όσο και του μισθωτή και στην αρμόδια αρχή του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους στην επικράτεια του οποίου προορίζεται να λειτουργήσει το πλήρως μισθωμένο αεροσκάφος.

8. Με την επιφύλαξη των νόμων και των κανονισμών εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένης, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το δικαίωμα να διενεργεί την δική της εξυπηρέτηση εδάφους («αυτοεξυπηρέτηση») ή, κατ' επιλογή της, το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ ανταγωνιστικών προμηθευτών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους εν όλω ή εν μέρει. Εφόσον οι εν λόγω νόμοι και κανονισμοί περιορίζουν ή αποκλείουν την αυτοεξυπηρέτηση και εφόσον δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ προμηθευτών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα τυγχάνει μεταχείρισης χωρίς διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβασή τους στην αυτοεξυπηρέτηση και στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχονται από έναν προμηθευτή ή από προμηθευτές.

9. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν, όσον αφορά την αερομεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, οποιαδήποτε διατροπική μεταφορά προς ή από οποιοδήποτε σημείο του εδάφους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους. Αυτές οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να επιλέγουν να πραγματοποιούν την δική τους διατροπική μεταφορά ή να την παρέχουν μέσω συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένης και της εκμετάλλευσης πτήσεων με κοινό κωδικό, με άλλους μεταφορείς. Οι διατροπικές υπηρεσίες μπορούν να προσφέρονται ως μία διακεκομμένη υπηρεσία και έναντι μοναδικού τιμήματος για την συνδυασμένη αεροπορική και διατροπική μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες και οι φορτωτές θα ενημερώνονται σχετικά με τους παρόχους της εν λόγω μεταφοράς.

10. Σε οποιοδήποτε διεθνές τμήμα ή τμήματα των συμφωνημένων διαδρομών, μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί να πραγματοποιεί αερομεταφορές χωρίς περιορισμό ως προς την αλλαγή, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, σε τύπο ή αριθμό των λειτουργούντων αεροσκαφών, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά, στην εξερχόμενη κατεύθυνση, πέραν του σημείου αυτού θα είναι μία συνέχιση της μεταφοράς από την επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία και η μεταφορά στην εισερχόμενη κατεύθυνση προς την επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία θα είναι μία συνέχεια της μεταφοράς από πέραν του σημείου αυτού.

Άρθρο 10

Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και φορολογία

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα απαλλάσσει, σε βάση αμοιβαιότητας, τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας του από περιορισμούς εισαγωγής, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, αμοιβές επιθεώρησης και άλλα εθνικά τέλη και χρεώσεις επί αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, τεχνικών προμηθειών αναλωσίμων, ανταλλακτικών συμπεριλαμβανομένων και των κινητήρων, τακτικού εξοπλισμού αεροσκαφών, εφοδίων αεροσκαφών και άλλων ειδών τα οποία προορίζονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται μόνον σε σχέση με την λειτουργία ή τη συντήρηση αεροσκαφών της διορισμένης εταιρείας αυτού του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο παρέχει τις συμφωνημένες υπηρεσίες, καθώς και του εξοπλισμού εδάφους ο οποίος εισάγεται στην επικράτεια εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας μέσα στα πλαίσια των διεθνών αερολιμένων στους οποίους λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, των αποθεμάτων εισιτηρίων, των αεροπορικών φορτωτικών, οποιουδήποτε έντυπου υλικού φέροντος τα διακριτικά της εταιρείας τυπωμένα επάνω σε αυτό και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται δωρεάν από αυτήν την διορισμένη αεροπορική εταιρεία βάσει της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας της.

2. Οι απαλλαγές οι οποίες παραχωρούνται από το παρόν Άρθρο θα έχουν εφαρμογή στα είδη που αναφέρονται στην παράγραφο (1) και εισάγονται στην επικράτεια ενός Συμβαλλομένου Μέρους από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλομένου Μέρους ή για λογαριασμό της, που κρατούνται πάνω στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους με την άφιξη στην ή με την αναχώρηση από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, που λαμβάνονται πάνω στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και προορίζονται προς χρήση για την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών, είτε τα είδη αυτά χρησιμοποιούνται ή αναλώνονται εν όλω εντός της επικράτειας του Συμβαλλομένου Μέρους που παραχωρεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό την προϋπόθεση ότι η κυριότητα

και/ή η χρήση αυτών των ειδών δεν μεταβιβάζεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλομένου Μέρους χωρίς την πληρωμή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

3. Ο κανονικός αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και οι προμήθειες που κανονικά τηρούνται πάνω στο αεροσκάφος εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους μπορούν να εκφορτωθούν στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους μόνον με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών αυτού του Συμβαλλομένου Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, αυτά μπορούν να τεθούν υπό επίβλεψη των εν λόγω αρχών για όσο διάστημα μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.

4. Κανένα σημείο της παρούσας Συμφωνίας δεν θα εμποδίζει την Ελληνική Δημοκρατία από το να επιβάλει, χωρίς διακρίσεις, φόρους, εισφορές, τέλη, αμοιβές ή χρεώσεις επί των καυσίμων τα οποία παρέχονται στην επικράτειά της για χρήση σε ένα αεροσκάφος μιας διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο λειτουργεί μεταξύ ενός σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας και ενός άλλου σημείου στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας ή στην επικράτεια άλλου Κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 11

Θεμιτός Ανταγωνισμός

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι κοινός στόχος τους να έχουν ένα θεμιτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον και μία δίκαιη και ίση ευκαιρία ώστε οι αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλομένων Μερών να ανταγωνίζονται για την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές. Κατά συνέπεια, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν την πλήρη επίτευξη του στόχου αυτού.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη διακηρύσσουν ότι ο ελεύθερος, θεμιτός και ανόθευτος ανταγωνισμός είναι σημαντικός για την προώθηση των στόχων της παρούσας Συμφωνίας και σημειώνουν ότι η ύπαρξη περιεκτικών νόμων περί ανταγωνισμού και μιας ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού καθώς και η υγιής και αποτελεσματική εφαρμογή των αντιστοίχων νόμων τους περί ανταγωνισμού και σημαντικά για αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς. Οι νομοθεσίες περί ανταγωνισμού εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους οι οποίες αντιμετωπίζουν τα ζητήματα που καλύπτονται από το παρόν Άρθρο, όπως τροποποιούνται εκάστοτε, θα εφαρμόζονται στην λειτουργία των αερομεταφορέων οι οποίοι υπάγονται στην δικαιοδοσία του αντιστοίχου Συμβαλλομένου Μέρους. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη μοιράζονται τους στόχους της συμβατότητας και της σύγκλισης του δικαίου του ανταγωνισμού και της αποτελεσματικής εφαρμογής του. Αυτά θα συνεργάζονται όπου ισχύει και όπου συντρέχει λόγος για την αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού,

επιτρέποντας επίσης την κοινοποίηση, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανόνες και την νομολογία τους, μέσω των αντιστοίχων αεροπορικών εταιρειών ή άλλων υπηκόων τους, πληροφοριών οι οποίες σχετίζονται με μία δράση δικαίου του ανταγωνισμού από τις αρχές ανταγωνισμού εκάστου.

3. Κανένα σημείο της παρούσας Συμφωνίας δεν θα επηρεάζει, περιορίζει ή θέτει σε κίνδυνο με οποιονδήποτε τρόπο την αυθεντία και τις εξουσίες των σχετικών αρχών και δικαστηρίων ανταγωνισμού εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους (και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), όλα δε τα ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού θα συνεχίσουν να υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα αυτών των αρχών και δικαστηρίων. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε δράση η οποία αναλαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο εκ μέρους ενός Συμβαλλομένου Μέρους δεν θα παραβλάπτει οποιεσδήποτε τυχόν ενέργειες οι οποίες έχουν αναληφθεί από αυτές τις αρχές και τα δικαστήρια.

4. Οποιαδήποτε ενέργεια η οποία αναλαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν Άρθρο θα υπάγεται στην αποκλειστική ευθύνη των Συμβαλλομένων Μερών και θα κατευθύνεται αποκλειστικά προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος και/ή προς την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Η ενέργεια αυτή δεν θα υπόκειται στην διαδικασία επίλυσης διαφορών η οποία προβλέπεται από το Άρθρο 17 (Επίλυση Διαφορών).

Αθέμιτος ανταγωνισμός

5. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εξαλείψει οποιεσδήποτε μορφές διακρίσεων ή αθέμιτες πρακτικές οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την δίκαιη και ίση ευκαιρία των αεροπορικών εταιρειών του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους ώστε να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

Κρατικές επιδοτήσεις και υποστήριξη

6. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα παρέχει ή επιτρέπει κρατικές επιδοτήσεις ή υποστήριξη προς τις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρείες του εφόσον αυτές οι επιδοτήσεις ή η υποστήριξη θα μπορούσαν να επηρεάσουν ουσιωδώς και αρνητικά, κατά τρόπο αδικαιολόγητο, την δίκαιη και ίση ευκαιρία των αεροπορικών εταιρειών του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους ώστε να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς. Αυτές οι κρατικές επιδοτήσεις ή η υποστήριξη μπορούν να περιλαμβάνουν, χωρίς περιορισμό: τις αμοιβαίες επιδοτήσεις, τον συμψηφισμό επιχειρησιακών ζημιών, την παροχή κεφαλαίου, τις επιχορηγήσεις, τις εγγυήσεις, τα δάνεια ή την ασφάλιση με προνομιακούς όρους, την προστασία από την πτώχευση, την ματαίωση της είσπραξης οφειλομένων ποσών, την ματαίωση της κανονικής απόδοσης των επενδεδυμένων δημοσίων κεφαλαίων, την απαλλαγή από φόρους ή τις εκπτώσεις φόρου, την αποζημίωση για χρηματοοικονομικά βάρη που επιβάλλονται από κρατικές αρχές, και την πρόσβαση σε βάση δημιουργούσα διακρίσεις ή μη εμπορική σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αεροναυτιλίας ή αερολιμένος, καύσιμα, εξυπηρέτηση

εδάφους, ασφάλειας, πληροφορικά συστήματα κρατήσεων, κατανομή χρονοθυρίδων και άλλες σχετικές διευκολύνσεις και υπηρεσίες οι οποίες είναι αναγκαίες για την λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών.

7. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει κρατικές επιδοτήσεις ή υποστήριξη με την έννοια της πιο πάνω παραγράφου (6) σε μία αεροπορική εταιρεία, θα εξασφαλίζει την διαφάνεια του μέτρου αυτού μέσω οποιονδήποτε καταλλήλων μέσων, τα οποία μπορούν να περιλαμβάνουν την απαίτηση από την αεροπορική εταιρεία να αναγράφει την επιδότηση ή την υποστήριξη με σαφήνεια και χωριστά στους λογαριασμούς της.

8. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχει, μετά από αίτημα του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος χρηματοοικονομικές αναφορές σχετικά με τα νομικά πρόσωπα που τελούν υπό την δικαιοδοσία του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες οι οποίες μπορούν να ζητηθούν ευλόγως από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου. Τούτο μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με επιδοτήσεις ή υποστήριξη με την έννοια της πιο πάνω παραγράφου (6).

9. Χωρίς να παραβλάπτεται οποιαδήποτε δράση η οποία αναλαμβάνεται από την αρμόδια αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού για την εφαρμογή των κανόνων οι οποίοι παρατίθενται στις παραγράφους (5) και (6):
α) αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι μία αεροπορική εταιρεία έχει πέσει θύμα διάκρισης ή αθέμιτων πρακτικών με την έννοια των πιο πάνω παραγράφων (5) και (6) και ότι τούτο μπορεί να τεκμηριωθεί, μπορεί να υποβάλει έγγραφες παρατηρήσεις προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αφού ενημερώσει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί επίσης να προσεγγίσει αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο για να συζητήσει ζητήματα που σχετίζονται με το παρόν Άρθρο. Επίσης, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις επί του ζητήματος αυτού με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ενόψει της επίλυσης του προβλήματος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη του αιτήματος. Εν τω μεταξύ, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάσσουν επαρκείς πληροφορίες για να επιτρέψουν την πλήρη εξέταση της ανησυχίας η οποία διατυπώθηκε από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και

β) αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να εξασφαλίσουν μία επίλυση του ζητήματος μέσω διαβουλεύσεων εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων ή αν οι διαβουλεύσεις δεν αρχίσουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη της αίτησης σχετικά με μία επικαλούμενη παραβίαση των πιο πάνω παραγράφων (5) και (6), το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο ζήτησε την διαβούλευση θα έχει το δικαίωμα να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στην παρούσα

Συμφωνία από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους με την άρνηση, την παρακράτηση, την ανάκληση ή την αναστολή της εξουσιοδότησης/ άδειας λειτουργίας ή να επιβάλει τους όρους που μπορεί να κρίνει προσήκοντες για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών ή να επιβάλει τέλη ή να αναλάβει άλλες ενέργειες. Οποιαδήποτε ενέργεια αναλαμβανόμενη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα είναι προσήκουσα, ανάλογη και περιορισμένη όσον αφορά το αντικείμενο και την διάρκεια σε αυτό που είναι απολύτως αναγκαίο.

Αντιμονοπωλιακές Διατάξεις

10. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα εφαρμόζει αποτελεσματικά αντιμονοπωλιακούς νόμους σύμφωνα με την παράγραφο (2) και θα απαγορεύει στην αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες:
α) σε συνεργασία με οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες να συνάπτει συμφωνίες, να λαμβάνει αποφάσεις ή να μετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος και οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμά τους την πρόληψη, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού. Η απαγόρευση αυτή μπορεί θεωρηθεί ανίσχυρη όπου οι εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή πρακτικές συνεισφέρουν στην βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής υπηρεσιών ή στην προώθηση της τεχνικής ή της οικονομικής προόδου, ενώ ταυτόχρονα αφήνουν στους καταναλωτές ένα δίκαιο μερίδιο του προκύπτοντος κέρδους, και δεν: (α) επιβάλλουν στις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες περιορισμούς οι οποίοι δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών, (β) παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες αυτές την δυνατότητα να εξαλείψει τον ανταγωνισμό όσον αφορά ένα ουσιώδες τμήμα των εν λόγω υπηρεσιών, και
β) να εκμεταλλεύεται μία δεσπόζουσα θέση κατά τρόπο που μπορεί να επηρεάσει τις υπηρεσίες αερομεταφοράς προς/από αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος.

11. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα αναθέτει την εφαρμογή των αντιμονοπωλιακών κανόνων οι οποίοι αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (10) αποκλειστικά στην αρμόδια και ανεξάρτητη αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού του.

12. Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε ενέργειας η οποία έχει αναληφθεί από την αρμόδια και ανεξάρτητη αρχή και/ή δικαστήριο ανταγωνισμού για την εφαρμογή των κανόνων που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (10), εφόσον ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι μία αεροπορική εταιρεία υφίσταται μία επικαλούμενη παραβίαση της πιο πάνω παράγραφο (10) και ότι τούτο μπορεί να τεκμηριωθεί, μπορεί να υποβάλει έγγραφες παρατηρήσεις προς το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος. Αφού ενημερώσει το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί επίσης να προσεγγίσει αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών σε κεντρικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο για να συζητήσει ζητήματα που σχετίζονται με το παρόν Άρθρο. Επίσης, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις επί του ζητήματος αυτού με το

έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ενόψει της επίλυσης του προβλήματος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη του αιτήματος. Εν τω μεταξύ, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ανταλλάσσουν επαρκείς πληροφορίες για να επιτρέψουν την πλήρη εξέταση της ανησυχίας η οποία διατυπώθηκε από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

13. Αν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να εξασφαλίσουν μία επίλυση του ζητήματος μέσω διαβουλεύσεων εντός τριάντα (30) ημερών από την έναρξη των διαβουλεύσεων ή αν οι διαβουλεύσεις δεν αρχίσουν εντός μιας περιόδου τριάντα (30) ημερών από την λήψη της αίτησης σχετικά με μία επικαλούμενη παραβίαση της πιο πάνω παραγράφου (10), και υπό τον όρο ότι η αρμόδια αρχή ή δικαστήριο ανταγωνισμού θα διαπιστώσει μία αντιμονοπωλιακή παράβαση, το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο ζήτησε την διαβούλευση θα έχει το δικαίωμα να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους με την άρνηση, την παρακράτηση, την ανάκληση ή την αναστολή της άδειας/εξουσιοδότησης λειτουργίας ή να επιβάλει τους όρους που μπορεί να κρίνει προσήκοντες για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών ή να επιβάλει τέλη ή να αναλάβει άλλες ενέργειες. Οποιαδήποτε ενέργεια αναλαμβανόμενη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα είναι προσήκουσα, ανάλογη και περιορισμένη όσον αφορά το αντικείμενο και την διάρκεια σε αυτό που είναι απολύτως αναγκαίο.

Άρθρο 12
Τέλη Χρήσης

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαια και εύλογα τέλη για την χρήση αερολιμένων ή άλλων εγκαταστάσεων που τελούν υπό τον έλεγχο του.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών συμφωνεί, εν τούτοις, ότι τα τέλη αυτά δεν θα είναι υψηλότερα από εκείνα τα οποία θα καταβάλλονταν για την χρήση των εν λόγω αερολιμένων ή άλλων εγκαταστάσεων από τα εθνικά αεροσκάφη του που παρέχουν παρόμοιες διεθνείς υπηρεσίες.

Άρθρο 13
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών θα παρέχεται δίκαιη και ίση ευκαιρία να ανταγωνίζονται κατά την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα λαμβάνει όλα τα προσήκοντα μέτρα εντός της δικαιοδοσίας του για την εξάλειψη όλων των μορφών των διακρίσεων και των αντι-

ανταγωνιστικών ή επιθετικών πρακτικών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων τα οποία παρατίθενται στην παρούσα Συμφωνία.

3. Η χωρητικότητα και η συχνότητα που θα παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλομένων Μερών επί των συμφωνημένων υπηρεσιών θα συμφωνούνται μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών.

4. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, τα ζητήματα τα οποία αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο (3) θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 (Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις) της παρούσας Συμφωνίας. Μέχρις ότου επιτευχθεί η συμφωνία αυτή, η χωρητικότητα η οποία προβλέπεται για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει ως έχει.

5. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους θα συμμορφώνεται προς τον κανονισμό για την υποβολή των σχεδιαζόμενων προγραμμάτων πτήσεών της στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους καθώς και οποιασδήποτε τροποποίησής τους.

6. Από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες εκάστου Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί να ζητηθεί να υποβάλουν τα προγράμματα των πτήσεων στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους το αργότερο τριάντα (30) ημέρες πριν την εκκίνηση υπηρεσιών στις καθορισμένες διαδρομές. Ωσαύτως, τούτο θα ισχύει και στις μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, η προθεσμία αυτή μπορεί να συντμηθεί με την επιφύλαξη της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14

Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα επιτρέπει σε έκαστη διορισμένη αεροπορική εταιρεία να αποφασίζει τις τιμές για τις αεροπορικές υπηρεσίες στην βάση εμπορικών κριτηρίων στην αγορά.

2. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί να ζητεί την κοινοποίηση ή την υποβολή των τιμών προς τις αρχές από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες για τις μεταφορές οι οποίες εκκινούν από την επικράτειά του.

3. Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα αναλαμβάνει μονομερείς ενέργειες για να εμποδίσει την έναρξη ή την συνέχιση ενός τιμολογίου το οποίο σχεδιάζεται να χρεωθεί ή χρεώνεται από μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους για τις διεθνείς αερομεταφορές.

4. Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος πιστεύει ότι η τιμή η οποία χρεώθηκε από μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους φαίνεται άδικη, δημιουργούσα αδικαιολόγητη διάκριση ή ασύμβατη προς τις πρακτικές του θεμιτού ανταγωνισμού, θα κοινοποιήσει στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος τους λόγους της δυσαρέσκειάς του το ταχύτερο δυνατόν και θα ζητήσει διαβουλεύσεις οι οποίες θα λάβουν χώρα το αργότερο τριάντα (30) ημέρες από την λήψη του αιτήματος. Εφόσον τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταλήξουν σε συμφωνία όσον αφορά την τιμή για την οποία έχει γίνει κοινοποίηση δυσαρέσκειας, έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την υλοποίηση της συμφωνίας αυτής. Αν δεν επιτευχθεί τέτοια συμφωνία, η προηγουμένως υφιστάμενη τιμή θα συνεχίσει να ισχύει.

Άρθρο 15

Παροχή Στατιστικών

Οι Αεροπορικές Αρχές εκατέρου Συμβαλλομένου Μέρους θα παρέχουν ή θα ζητούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, μετά από αίτημά τους, όπως μπορεί να ζητηθεί ευλόγως, τις πληροφορίες και τις στατιστικές οι οποίες σχετίζονται με την κίνηση που διεκπεραιώθηκε στις συμφωνημένες διαδρομές από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλομένου Μέρους προς και από την επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους.

Άρθρο 16

Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν να ζητήσουν κατά πάντα χρόνο διαβουλεύσεις με το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.

2. Μία διαβούλευση η οποία ζητείται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίζει εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας, η οποία θα συμφωνηθεί ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, θα τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (1) του Άρθρου 21 (Έναρξη Ισχύος) της παρούσας.

4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνούνται απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών. Αυτές θα επιβεβαιώνονται με μία ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17

Επίλυση Διαφορών

1. Αν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν κατ'αρχήν να την επιλύσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εφόσον τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν επιτύχουν να καταλήξουν σε συμβιβασμό σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο (1) εντός προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών, η διαφορά μπορεί να παραπεμφθεί με αμοιβαία συμφωνία των Συμβαλλομένων Μερών σε ένα Διαιτητικό Δικαστήριο αποτελούμενο από τρεις διαιτητές. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών θα διορίσει έναν διαιτητή εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης από εκάτερο Συμβαλλόμενο Μέρος εκ μέρους του ετέρου μιας κοινοποίησης, δια διπλωματικής οδού, με την οποία ζητείται η διαιτησία της διαφοράς από ένα τέτοιο Διαιτητικό Δικαστήριο, οι δε δύο διαιτητές που θα διοριστούν με τον τρόπο αυτό θα διορίσουν με κοινή συμφωνία τους τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα είναι ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου, εντός μιας περαιτέρω προθεσμίας εξήντα (60) ημερών. Εφόσον εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών παραλείψει να διορίσει τον διαιτητή του εντός της ορισθείσας προθεσμίας ή ο τρίτος διαιτητής δεν έχει διοριστεί εντός της ορισθείσας προθεσμίας, μπορεί να ζητηθεί από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας εκ μέρους εκατέρου των Συμβαλλομένων Μερών να διορίσει έναν διαιτητή ή περισσότερους διαιτητές όπως μπορεί να απαιτείται ανάλογα με την περίπτωση, σημειουμένου πάντως ότι, αν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος εκατέρου των Συμβαλλομένων Μερών, μπορεί να ζητηθεί από τον αρχαιότερο Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή, αν και αυτός είναι τέτοιος υπήκοος, από το αρχαιότερο μέλος του Συμβουλίου το οποίο δεν είναι τέτοιος υπήκοος να προβεί στους διορισμούς ανάλογα με την περίπτωση. Εν τούτοις, ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτης χώρας και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου, θα καθορίζει δε τον τόπο στον οποίο θα διεξαχθεί η διαιτησία.

3. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του.

4. Τα έξοδα του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα επιμερίζονται εξ ίσου μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών.

5. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα εκδώσει την απόφασή του με πλειοψηφία των ψήφων. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να συμμορφωθούν προς οποιαδήποτε απόφαση η οποία θα εκδοθεί κατ'εφαρμογήν του παρόντος Άρθρου.

6. Αν και ενόσω εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του παραλείπει να συμμορφωθεί προς μία απόφαση εκδοθείσα σύμφωνα με την

παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου, το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίζει, παρακρατεί ή ανακαλεί οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια τα οποία αυτό έχει παραχωρήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 18
Λήξη

1. Εκάτερο των Συμβαλλομένων Μερών μπορεί κατά πάντα χρόνο να κοινοποιήσει εγγράφως στο έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος την πρόθεσή του να λύσει την παρούσα Συμφωνία, δια της διπλωματικής οδού. Η ειδοποίηση αυτή να κοινοποιηθεί ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Η Συμφωνία θα λήξει δώδεκα μήνες από την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο (1) από το έτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η κοινοποίηση της λήξης ανακληθεί με συμφωνία πριν την παρέλευση της προθεσμίας αυτής. Ελλείψει βεβαίωσης παραλαβής εκ μέρους του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους, η ειδοποίηση θα λογίζεται ότι έχει ληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την λήψη της κοινοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 19
Συμφωνία με Πολυμερείς Συμβάσεις

Αν αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμβληθούν σε μία πολυμερή συμφωνία η οποία αφορά ζητήματα που καλύπτονται από την παρούσα Συμφωνία, αυτά θα διαβουλευθούν προκειμένου να αξιολογήσουν κατά πόσον η παρούσα Συμφωνία πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να λάβει υπόψη την πολυμερή συμφωνία.

Άρθρο 20
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους θα καταχωρούνται στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21
Έναρξη Ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την ημερομηνία της ανταλλαγής, δια της διπλωματικής οδού, εγγράφων κοινοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών με τις οποίες θα ενημερώνουν το ένα το άλλο σχετικά με την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους που είναι αναγκαίες προς τον σκοπό αυτό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Διαδρομές προς λειτουργία από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας:

Σημεία Αναχώρησης	**Ενδιάμεσα Σημεία**	**Σημεία Προορισμού**	**Σημεία Πέραν**
Σημεία στην Βραζιλία	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Διαδρομές προς λειτουργία από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας:

Σημεία Αναχώρησης	**Ενδιάμεσα Σημεία**	**Σημεία Προορισμού**	**Σημεία Πέραν**
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στην Βραζιλία	Οποιαδήποτε σημεία

Σημειώσεις:

1. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν των Συμβαλλομένων Μερών μπορούν να παραλείπονται σε οποιοδήποτε τμήμα, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά είναι τμήμα μιας υπηρεσίας η οποία εξυπηρετεί ένα σημείο στην επικράτεια του Συμβαλλομένου Μέρους το οποίο διόρισε την αεροπορική εταιρεία.

2. Το δικαίωμα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλομένου Μέρους να πραγματοποιεί πτήσεις για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του ετέρου Συμβαλλομένου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης 5ης ελευθερίας) μπορούν να αποφασίζονται από κοινού από τις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλομένων Μερών.

Σε πιστοποίηση των οποίων, οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, έχοντες εξουσιοδοτηθεί νομίμως από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στ.. ..... σε δύο πρωτότυπα αντίτυπα, σήμερα .....του ....., ... στην ελληνική, την πορτογαλική και την αγγλική γλώσσα, και των τριών κειμένων εχόντων ίση ισχύ.

Σε περίπτωση διαφοροποίησης της ερμηνείας, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
MAURO VIEIRA	**ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΔΕΝΔΙΑΣ**
Υπουργός Εξωτερικών	Υπουργός Εξωτερικών