



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 813-A, DE 2025

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 443/2023
Ofício nº 647/2023
Mensagem nº 1361/2000

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO AYRES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____ **, DE 2025**
(MENSAGEM Nº 443/2023)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 8 de outubro de 2025.

Deputado Filipe Barros
Presidente



MENSAGEM N.º 443, DE 2023

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 647/2023
Mensagem nº 1361/2000

Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênic, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)
PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO
REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 443

Apresentação: 14/09/2023 14:09:00.000 - Mesa

MSC n.443/2023

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Brasília, 8 de setembro de 2023.



EMI nº 00179/2023 MRE MPOR

Brasília, 31 de Julho de 2023

Apresentação: 14/09/2023 14:09:00.000 - Mesa

MSC n.443/2023

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023, pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Mauro Vieira, e pelo Ministro das Relações Exteriores da Grécia, Nikolaos-Georgios S. Dendias.

2. O referido Acordo, em cuja confecção atuaram conjuntamente o Ministério das Relações Exteriores, o então Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Grécia, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

3. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetemos a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,



Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Marcio Luiz França Gomes

Apresentação: 14/09/2023 14:09:00.000 - Mesa

MSC n.443/2023



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

Apresentação: 14/09/2023 14:09:00.000 - Mesa

MSC n.443/2023

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:

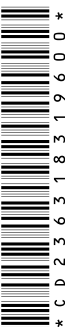
Artigo 1
Definições

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 do 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 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.

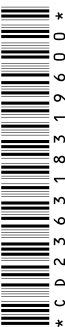
3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes Contratantes de recusar, suspender, revogar, limitar ou impor condições em relação à autorização de operação de uma ou mais Empresas Aéreas da outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo 7 (Provisões de Segurança Operacional),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

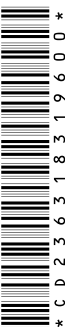
4. Nenhuma Parte Contratante dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos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

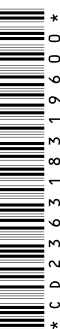
2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa aérea designada ou relativos a uma aeronave operando os serviços acordados nas rotas especificadas 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 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.

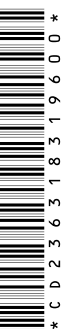
Artigo 9

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.

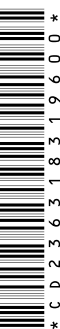


4. Cada empresa aérea designada poderá comercializar serviços de transporte aéreo, diretamente ou por meio de seus agentes, no território da outra Parte Contratante, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis.

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.



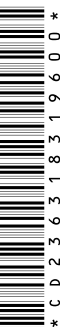
Artigo 10

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

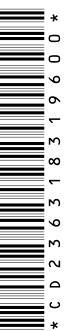
5. Cada Parte Contratante eliminará todas as formas de discriminação ou práticas desleais capazes de afetar adversamente as oportunidades justas e equânimes de concorrência oferecidas às empresas aéreas da outra Parte Contratante para a prestação de serviços de transporte aéreo.

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 aceção 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

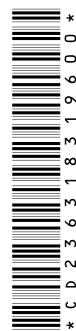


10. Cada Parte Contratante aplicará efetivamente as legislações antitruste em consonância com o parágrafo 2, e proibirá que as empresas aéreas:

- 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) confirmem 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/permisões 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

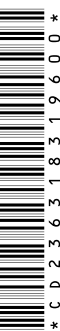
Tarifas Aeronáuticas

1. Cada Parte Contratante poderá instituir ou permitir que se institua 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

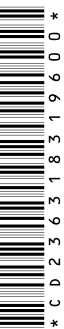
1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços para os serviços aéreos sejam estabelecidos por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais do mercado.
2. Cada Parte Contratante poderá requerer notificação ou registro junto às autoridades dos preços do transporte originado em 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



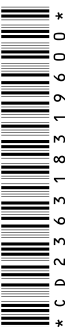
Consultas e Modificações

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.

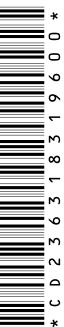
3. O Tribunal estabelecerá seus próprios procedimentos.
4. As despesas do Tribunal serão igualmente repartidas entre as Partes Contratantes.
5. O Tribunal decidirá por maioria de votos. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada de acordo com este Artigo.
6. Se e enquanto 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 revisado para conformar-se ao acordo multilateral.

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

PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA HELÊNICA

MAURO VIEIRA

Ministro de Estado das Relações
Exteriores

**NIKOLAOS-GEORGIOS S.
DENDIAS**

Ministro das Relações Exteriores



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



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

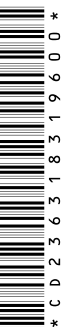
QUADRO II

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.



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 443, DE 2023

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ALBUQUERQUE

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, a Mensagem nº 443, de 8 de setembro de 2023, acompanhada de Exposição de Motivos Conjunta do Ministro das Relações Exteriores e do Ministro de Portos e Aeroportos, EMI nº 00179/2023 MRE MPOR, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, I, combinado com o art. 84, VIII, da Constituição Federal, do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



O instrumento internacional em escopo é composto por 21 artigos e um Anexo, que discrimina o Quadro de Rotas e liberdades do ar contempladas na avença.

O **Artigo 1 (Definições)** define uma série de conceitos jurídicos fundamentais para a aplicação do Acordo. Destacamos, entre outras, as definições adotadas de “Autoridade Aeronáutica”, que, no caso do Brasil, é representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); de “empresa aérea designada”, que significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3º do Acordo; de “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, que têm os significados atribuídos no Artigo 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, bem como nos seus Anexos e Emendas, na medida em que tenham entrado em vigor para ambas as Partes; de “nacionais da República Helênica”, que devem ser entendidos como nacionais dos Estados-Membros da União Europeia; e de “Tratados da UE”, que englobam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O **Artigo 2 (Concessão de direitos)** discrimina os direitos de tráfego (liberdades do ar) estipulados na avença. As empresas aéreas designadas por cada Parte recebem o direito de sobrevoar o território da outra sem pousar; fazer escalas para fins não comerciais, como reabastecimento ou manutenção; e embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, entre os territórios do Brasil e da Grécia, conforme o Quadro de Rotas constante do Anexo. O dispositivo proíbe expressamente o direito de cabotagem (transporte doméstico no território da outra Parte).

O **Artigo 3 (Designação e autorizações)** delimita o regime de designação de empresas aéreas. Cada Parte pode designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços, devendo a contraparte conceder a autorização de operação sem demora, desde que a empresa cumpra critérios como: estar estabelecida no território da Parte que a designa, possuir licença



de operação válida, ter seu controle regulatório efetivo mantido por essa Parte (ou, no caso da Grécia, pelo Estado Membro da UE responsável) e satisfazer as condições regulatórias normalmente aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação, em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago.

O **Artigo 4 (Suspensão e revogação)** confere às Partes o direito de revogar, suspender ou limitar a autorização de uma empresa aérea da outra Parte, inclusive com a imposição de condições, se esta deixar de cumprir os requisitos de designação, violar leis locais ou as condições do Acordo. A aplicação dessas medidas deve ser precedida de consultas, salvo em casos de urgência para evitar novas infrações.

O **Artigo 5 (Aplicabilidade de leis e regulamentos)** determina que as empresas aéreas, tripulações, passageiros e cargas devem cumprir as leis da outra Parte relativas à entrada, saída, operação de aeronaves, imigração, alfândega e saúde pública. Garante tratamento não discriminatório e prevê um controle simplificado para tráfego em trânsito direto.

O **Artigo 6 (Reconhecimento de certificados e licenças)** estabelece o reconhecimento mútuo de certificados de aeronavegabilidade e licenças de tripulantes, desde que emitidos com base em padrões iguais ou superiores aos mínimos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

O **Artigo 7 (Provisões de segurança operacional)** foca na segurança de voo (*safety*). Permite a qualquer das Partes solicitar consultas sobre os padrões de segurança da outra e autoriza a realização de inspeções de rampa para verificar a conformidade das aeronaves com os padrões da OACI. Falhas graves ou a recusa de inspeção podem levar à suspensão imediata da autorização de operação.

O **Artigo 8 (Segurança da aviação)** aborda a proteção contra atos de interferência ilícita (*security*). As Partes reafirmam suas obrigações sob as convenções internacionais que tratam da matéria (Tóquio, Haia, Montreal), comprometendo-se a prestar assistência mútua e a aplicar as normas de segurança da OACI, as referidas convenções e a legislação da Parte em cujo



território a aeronave se encontra. A falha no cumprimento pode levar à suspensão das autorizações.

O **Artigo 9 (Oportunidades comerciais)** assegura um amplo leque de direitos comerciais. As empresas designadas podem manter representações, pessoal próprio (gerencial, comercial, técnico, operacional e de outras áreas especializadas), e comercializar seus serviços no território da outra Parte, diretamente ou por meio de agentes. Permite acordos de joint venture, código compartilhado (*codeshare*) e arrendamento de aeronaves (*leasing*). Garante o direito de realizar o próprio serviço de apoio em solo (*self-handling*) ou contratar prestadores concorrentes, autoriza o transporte intermodal e a liberdade de escolha do tipo ou número de aeronaves operadas dentro de uma rota previstas no Acordo.

O **Artigo 10 (Isenção de encargos alfandegários e tributos)**, com base na reciprocidade, isenta as empresas aéreas de impostos de importação sobre aeronaves, combustíveis, peças, equipamentos e outros itens essenciais à operação, desde que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme as regras alfandegárias em vigor.

O **Artigo 11 (Concorrência justa)** busca garantir um ambiente de competição equânime (“ambiente justo, competitivo e de oportunidades justas e iguais”) nas operações aéreas abrangidas. As Partes se comprometem a eliminar práticas discriminatórias e desleais e a aplicar suas legislações de concorrência. O artigo detalha o que pode ser considerado subsídio ou auxílio público indevido (como cobertura de perdas operacionais, empréstimos ou seguros em condições privilegiadas, renúncias ou isenções fiscais e acesso facilitado a instalações e serviços aeroportuários ou de navegação aérea) e estabelece um mecanismo de consulta e, em última instância, de contramedidas caso uma Parte se sinta prejudicada.

O **Artigo 12 (Tarifas aeronáuticas)** determina que as taxas cobradas pelo uso de aeroportos e instalações de navegação aérea devem ser justas, razoáveis e não superiores às cobradas de empresas nacionais em serviços similares.



O **Artigo 13 (Regulação de capacidade e aprovação de horários)** estipula que a capacidade e a frequência de voos serão acordadas entre as autoridades aeronáuticas, visando oportunidades justas e iguais para as empresas de ambas as Partes. O Artigo estabelece que as empresas aéreas designadas devem cumprir os regulamentos para o **registro** de sua previsão de horários de voos. Contudo, o parágrafo 6 especifica que pode ser requerido que as empresas submetam seus horários à **aprovação** das autoridades aeronáuticas com até 30 dias de antecedência, sendo este prazo redutível em casos especiais.

O **Artigo 14 (Tarifas de transporte aéreo)** adota uma abordagem liberal, permitindo que as tarifas sejam estabelecidas livremente pelas empresas com base em considerações comerciais, sem necessidade de aprovação prévia, mas podendo ser sujeitas a notificação ou registro. Prevê um mecanismo de consulta para evitar ações unilaterais.

O **Artigo 15 (Fornecimento de estatísticas)** prevê que as autoridades aeronáuticas fornecerão, mediante solicitação, estatísticas de tráfego para monitorar a aplicação do Acordo.

O **Artigo 16 (Consultas e modificações)** estabelece um canal formal para consultas sobre a interpretação ou aplicação do Acordo. As emendas ao Anexo (Quadro de Rotas) podem ser feitas diretamente entre as autoridades aeronáuticas, simplificando ajustes operacionais.

O **Artigo 17 (Solução de controvérsias)** define um processo escalonado: primeiro, a negociação entre as Partes; se esta falhar em 12 meses, a disputa pode, por acordo mútuo, ser submetida a um tribunal arbitral de três membros, cuja decisão será vinculante.

Os **Artigos 18 a 21** contêm as cláusulas finais. O **Artigo 18 (Denúncia)** permite a qualquer Parte terminar o Acordo com aviso prévio de 12 meses. O **Artigo 19 (Conformidade com convenções multilaterais)** prevê consultas para adaptar o Acordo a futuros tratados multilaterais. O **Artigo 20 (Registro)** determina o registro do Acordo na OACI. O **Artigo 21 (Entrada em vigor)** estipula que o Acordo entrará em vigor após a troca de notificações



sobre a conclusão dos procedimentos legais internos de cada Parte para a vigência do instrumento.

O **Anexo (Quadro de Rotas)** estabelece um regime de "céus abertos" flexível. Permite que as empresas aéreas designadas operem voos a partir de quaisquer pontos em seu território, com escalas em quaisquer pontos intermediários, com destino a quaisquer pontos no território da outra Parte e com continuação para quaisquer pontos além. Direitos de tráfego de 5ª liberdade (transporte de tráfego entre o território da outra Parte e um terceiro país) poderão ser acordados entre as autoridades aeronáuticas.

O Acordo foi celebrado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023, em dois exemplares originais, em português, grego e inglês, sendo todos os três textos igualmente autênticos, prevalecendo o texto em inglês em caso de divergência de interpretação.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênic, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

O Acordo em apreço alinha-se integralmente aos princípios da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. A PNAC estabelece como propósito fundamental assegurar o desenvolvimento de um sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, concorrencial e moderno, que promova a integração do Brasil no contexto internacional. O presente instrumento é uma ferramenta essencial para a consecução desses objetivos, ao modernizar o marco jurídico que rege os serviços aéreos com um importante parceiro europeu.

O texto adota o modelo de Acordo de Serviços Aéreos do tipo "céus abertos", que representa a vanguarda dos entendimentos internacionais



no setor. Essa modalidade liberaliza o transporte aéreo ao remover restrições governamentais sobre rotas, capacidade e frequências, permitindo que tais variáveis sejam determinadas pelas forças de mercado. As características centrais desse modelo estão presentes no Acordo, como a flexibilidade do quadro de rotas (Anexo), a determinação de tarifas com base em considerações comerciais (Artigo 14) e a previsão de amplas oportunidades comerciais, incluindo acordos de código compartilhado (Artigo 9).

Essa abordagem representa uma evolução significativa em relação a acordos bilaterais mais antigos e restritivos, que frequentemente limitavam a designação de empresas e predeterminavam a capacidade ofertada. A aprovação deste Acordo, portanto, é a consecução, no plano das relações greco-brasileiras, de uma política de Estado que busca consolidar ambiente regulatório moderno, que estimula a concorrência, com potencial para reduzir custos para consumidores e empresas e ampliar a conectividade do Brasil com o mundo.

O Artigo 2 e o Anexo do Acordo estabelecem um regime liberal para a operação dos serviços aéreos. São concedidos direitos de sobrevoo, de realização de escalas para fins não comerciais e de exploração de serviços comerciais para o transporte de passageiros, carga e mala postal. O Quadro de Rotas, constante do Anexo, confere máxima flexibilidade operacional, ao definir os pontos de origem e destino como “Quaisquer Pontos” em uma das Partes, com escalas em quaisquer pontos intermediários, com destino a quaisquer pontos no território da outra Parte e com continuação para quaisquer pontos além. Isso permite que as empresas aéreas designadas estruturem suas malhas com base na demanda comercial, e não em prescrições diplomáticas rígidas.

Como forma de proteção do mercado doméstico, o Acordo exclui expressamente a concessão de direitos de cabotagem, conforme o parágrafo 3 do Artigo 2. Adicionalmente, o instrumento prevê um mecanismo para a futura expansão dos serviços, ao permitir que direitos de tráfego de quinta liberdade (transporte entre o país parceiro e um terceiro país) sejam estabelecidos por acordo entre as autoridades aeronáuticas.



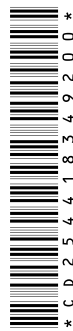
O Acordo incorpora cláusulas detalhadas e rigorosas sobre segurança operacional (Artigo 7) e segurança da aviação (Artigo 8), reafirmando o compromisso das Partes com os mais elevados padrões internacionais.

Os Artigos 9 e 11 estabelecem um ambiente propício aos negócios e à concorrência leal. O Artigo 9 garante às empresas aéreas um conjunto abrangente de direitos comerciais, como o de estabelecer representações, contratar pessoal, realizar vendas e transferir livremente suas receitas. Permite, ainda, práticas comerciais modernas e essenciais para a otimização das operações, como acordos de código compartilhado e arrendamento de aeronaves.

O Artigo 11 estipula um extenso arcabouço para a defesa da concorrência justa. O texto proíbe práticas discriminatórias e desleais e, de forma detalhada, veda a concessão de subsídios governamentais que distorçam a competição, listando exemplos como subvenções cruzadas, aportes de capital em condições privilegiadas e renúncia a créditos. O artigo também contém disposições antitruste que proíbem acordos anticompetitivos e o abuso de posição dominante. A existência de um mecanismo de consultas e, em última instância, de contramedidas, confere ao Brasil um instrumento eficaz para proteger suas empresas de práticas predatórias.

O Acordo incorpora cláusulas que refletem a condição da Grécia como Estado-Membro da União Europeia (UE). A negociação de tais dispositivos não representa uma concessão por parte do Brasil, mas um reconhecimento pragmático da realidade jurídica do mercado único de aviação europeu, garantindo a plena operacionalidade do Acordo.

Conforme o Artigo 3, uma empresa aérea designada pela Grécia deve ser estabelecida em seu território sob os Tratados da UE, mas o “efetivo controle regulatório” pode ser exercido por outro Estado-Membro da UE responsável pela emissão de seu Certificado de Operador Aéreo. Essa disposição é consistente com a jurisprudência europeia e com o Acordo-Quadro sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos firmado entre o Brasil e a UE. Da mesma forma, o Artigo 10, parágrafo 4, resguarda o direito da Grécia



de impor, de forma não discriminatória, tributos sobre o combustível utilizado em voos intra-UE, uma prática padrão nos acordos em que a União Europeia é parte.

A celebração do presente Acordo transcende o âmbito técnico-setorial, inserindo-se em um contexto de aprofundamento estratégico das relações entre Brasil e Grécia. A assinatura do instrumento em escopo foi um dos pontos altos da visita oficial do Ministro dos Negócios Estrangeiros da Grécia a Brasília em fevereiro de 2023 – a primeira de um chanceler grego em mais de um século de relações diplomáticas. O Acordo sobre Serviços Aéreos foi firmado em conjunto com um Memorando de Entendimento sobre Cooperação em Turismo e um Acordo-Quadro de Cooperação em Defesa.

O potencial de incremento ao comércio e ao turismo é expressivo. O Brasil é o maior parceiro comercial da Grécia na América do Sul, com um intercâmbio que se aproxima de 500 milhões de dólares e um saldo consistentemente favorável ao Brasil. A facilitação do transporte aéreo de cargas e de viagens de negócios tem o potencial de acelerar ainda mais esse fluxo comercial. A Grécia é cliente de material aeronáutico produzido no Brasil, tendo sido o primeiro país a adquirir um avião da Embraer para o transporte de autoridades, bem como o primeiro a operar o Legacy na Europa.

No campo do turismo, a Grécia é um dos principais destinos globais, tendo registrado um recorde de 22,56 milhões de visitantes nos primeiros meses de 2023, superando os níveis pré-pandemia. Paralelamente, as viagens internacionais de brasileiros também se recuperaram, alcançando 21,1 milhões em 2023, número igualmente superior ao de 2019. Em 2023, a chegada de brasileiros à Grécia alcançou quase 23,3 mil turistas. A convergência entre um destino de alta demanda e um mercado emissor em plena recuperação cria oportunidades, que este Acordo ajudará a incrementar ao viabilizar voos diretos e tarifas mais competitivas.

Em síntese, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e a Grécia é um instrumento que incorpora os mais modernos padrões de segurança, proteção e defesa concorrencial, resguardando plenamente os interesses brasileiros. Está em plena consonância com a Política Nacional de



Aviação Civil, contribuindo para a construção de um setor de transporte aéreo internacional mais competitivo e integrado.

Adicionalmente, o Acordo reveste-se de significativa importância estratégica, pois fortalece uma parceria multifacetada com a República Helênica e possui o claro potencial de gerar benefícios econômicos por meio do incremento do comércio, dos investimentos e do turismo. O instrumento atende, portanto, ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade”, insculpido no Artigo 4º, inciso IX, da Constituição Federal.

Diante dessas razões, voto pela **APROVAÇÃO** do texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado ALBUQUERQUE

2025-14322



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2025
(Mensagem nº 443, de 2023)

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

Deputado ALBUQUERQUE

2025-14322





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 443, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 443/23, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Albuquerque.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; André Fernandes e Luiz Nishimori - Vice-Presidentes; Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Baleia Rossi, Celso Russomanno, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Daniela Reinehr, Dilceu Sperafico, Dr. Fernando Máximo, Eduardo da Fonte, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jonas Donizette, José Rocha, Lucas Redecker, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Mario Frias, Professora Luciene Cavalcante, Welter, Zucco, Albuquerque, Alencar Santana, David Soares, Dr. Frederico, Eros Biondini, Evair Vieira de Melo, Fernanda Pessoa, Leonardo Monteiro, Marcos Pollon, Pastor Eurico, Pedro Lupion, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro e Sargento Fahur.

Plenário da Comissão, em 08 de outubro de 2025.

Deputado FILIPE BARROS
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 813, DE 2025

Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado RICARDO AYRES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 813, de 2025, que “Aprova o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Helênica, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023”. A proposta é oriunda da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 443, de 2023, encaminhada pelo Poder Executivo.

O Acordo entre Brasil e Grécia possui vinte e um artigos e um anexo, no qual se apresenta o quadro de rotas. Os artigos dispõem sobre: (1) Definições; (2) Concessão de Direitos; (3) Designação e Autorizações; (4) Suspensão e Revogação; (5) Aplicabilidade de leis e regulamentos; (6) Reconhecimento de Certificados e Licenças; (7) Provisões de Segurança Operacional; (8) Segurança da Aviação; (9) Oportunidades Comerciais; (10) Isenção de encargos alfandegários e tributos; (11) Concorrência Justa; (12) Tarifas Aeronáuticas; (13) Regulação de Capacidade e Aprovação de Horários; (14) Tarifas de Transporte Aéreo; (15) Fornecimento de Estatísticas; (16) Consultas e Modificações; (17) Solução de Controvérsias; (18) Denúncia; (19)





Conformidade com Convenções Multilaterais; (20) Registro; e (21) Entrada em Vigor.

No quadro de rotas, permitem-se voos desde pontos de origem, passando por pontos intermediários e pontos de destino, até pontos além, tanto para as empresas do Brasil como para as da Grécia.

Segundo a Exposição de Motivos Interministerial nº 179/2023 MRE MPOR, que acompanha a já citada Mensagem nº 443/2023, o referido Acordo:

tem o fito de incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Grécia, e para além desses. O Acordo está de conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil, estabelecida pelo Decreto nº 6780, de 18 de fevereiro de 2009.

A matéria foi também distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e está sujeita à apreciação do Plenário. Seu regime de tramitação é de urgência. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Decreto Legislativo nº 813, de 2025, aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo Da República Helênica sobre Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 6 de fevereiro de 2023.

Referido Acordo almeja incrementar os laços de amizade, entendimento e cooperação entre os dois países signatários, consequências da consolidação de marco legal estável para a operação de serviços aéreos entre os territórios do Brasil e da Grécia, e para além desses. Como se observa do teor do instrumento, cada Parte concede à outra direitos com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de





Rotas, Anexo ao Acordo, entre os quais: 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 ao Acordo para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

Cada Parte poderá 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, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo. Ademais, as empresas designadas por uma Parte deverão se adequar às leis e aos regulamentos da outra Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território.

O Acordo prevê, ainda, medidas que visam à simplificação de procedimentos alfandegários para passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto, bem como certas isenções, com base na reciprocidade, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional de cada Parte. No que tange às tarifas aeronáuticas, o Acordo veda a cobrança pelas Partes de valores superiores aos cobrados de suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes, garantindo, assim, a isonomia entre as empresas operadoras de ambos os países.

Além disso, permite-se que os preços para os serviços aéreos sejam estabelecidos por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais do mercado, sem a necessidade de sujeitá-los à aprovação das autoridades governamentais. A capacidade e a frequência dos serviços acordados a serem prestados pelas empresas aéreas designadas serão acordadas pelas respectivas autoridades aeronáuticas.

Com relação ao tráfego, garante-se o exercício de direitos de tráfego entre pontos no território da outra Parte Contratante e pontos no território de terceiros países (direitos de tráfego de 5ª liberdade), a ser estabelecido em conjunto pelas autoridades aeronáuticas das Partes





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Ricardo Ayres (Republicanos/TO)

Contratantes, e, ainda, abrigam-se políticas de multidesignação de empresas e de código compartilhado (*codeshare*), prescrições importantes para a promoção tanto da produtividade das transportadoras como da competitividade no transporte internacional. Vale a pena registrar aqui que a hipótese de embarcar e desembarcar passageiro no território do outro país (cabotagem) não está contemplada no Acordo.

Por fim, vale ressaltar que a adoção de regras mais flexíveis na prestação do serviço de transporte aéreo entre dois ou mais países tem proporcionado ganho para o usuário, que pode se beneficiar de condições concorrenciais mais intensas. Não por acaso, a IATA (*International Air Transport Association*) e a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional, entidade vinculada à ONU) defendem o mesmo ponto de vista.

Ante o exposto e considerando a importância para o Brasil das relações bilaterais com a Grécia, meu voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 813, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.


Deputado RICARDO AYRES
Relator

2026-1597



Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 676 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5676 | dep.ricardoayres@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264561762100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Ayres





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 813, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 813/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO