

No. 57397*

**Greece
and
Mauritius**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Mauritius and the Government of the Hellenic Republic (with annex). Brussels, 7 July 2017

Entry into force: *14 March 2022 by notification, in accordance with article 29*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Greece, 25 August 2022*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Grèce
et
Maurice**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Maurice et le Gouvernement de la République hellénique (avec annexe). Bruxelles, 7 juillet 2017

Entrée en vigueur : *14 mars 2022 par notification, conformément à l'article 29*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Grèce, 25 août 2022*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS
AND
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

The Government of the Republic of Mauritius and the Government of the Hellenic Republic, hereinafter referred to as the Contracting Parties; and in singular as a "Contracting Party".

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities in order to promote trade and tourism between the two countries and also globally;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts of threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) The term "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation or any person or body authorized to exercise a particular function relating to this Agreement, and in the case of the Hellenic Republic, the Governor of Civil Aviation Authority or in either case, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;
- (b) The term "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;
- (c) The term "Agreement" means this Agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to this Annex;
- (d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (e) 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;
- (f) The term "Contracting Parties" means the Government of the Republic of Mauritius on the one hand, and the Government of the Hellenic Republic on the other;
- (g) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7th December 1944, and includes any Annex and any amendments thereto adopted under Article 90 and 94 of that Convention, insofar as such Annexes and amendments have been ratified by both Contracting Parties;

- (h) The term "designated airline(s)" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (i) The term "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (j) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers 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 prices and conditions for the carriage of mail;
- (k) The term "territory" has the meaning assigned to it under Article 2 of the Convention;
- (l) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (m) The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union; and
- (n) Except as otherwise expressly provided, references to airlines of the Hellenic Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Hellenic Republic.

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

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless expressly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

ARTICLE 2
Applicability of the Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the purpose of operation of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) the right to land in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and/or cargo including mail, subject to the conditions specified in the said Annex.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on an airline of one Contracting Party the right of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and/or cargo including mail, for remuneration, destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. The rights specified at paragraph 1 (a) and (b) above shall be granted by each Contracting Party to an airline of the other Contracting Party even if that airline is not a designated airline.

ARTICLE 4
Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, in writing through the diplomatic channel, to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to alter or substitute or revoke such a designation in writing through diplomatic channel.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided :
 - a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
 - i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law;

 - ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

 - iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

 - b) in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:
 - i) it is established in the territory of the Republic of Mauritius and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; and

 - ii) the Republic of Mauritius has and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator Certificate; and

 - iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Mauritius and/or by its nationals.

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

3. When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate the agreed services for which it has been designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case 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
 - iii) it is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such states.

- b) in the case of an airline designated by the Republic of Mauritius:
 - i) it is not established in the territory of the Republic of Mauritius and is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Mauritius; or
 - ii) the Republic of Mauritius is not maintaining effective regulatory control of the airline or is not responsible for issuing its Air Operator Certificate; or
 - iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or by nationals of the Republic of Mauritius.

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws or the provisions of this agreement, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 23 with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

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 9 (Aviation Safety Provisions), Article 10 (Aviation Security) and Article 12 (Fair Competition).

ARTICLE 6

Application of Laws and Regulations

1. The airlines of one Contracting Party, while entering, staying within or leaving the territory of the other Contracting Party shall comply with the laws and regulations in force of the other Contracting Party relating to operation and navigation of aircraft.

2. While entering, staying within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations in force relating to admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo, mail and aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation safety, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew or cargo of the airlines of the other Contracting Party.

3. The above said laws and regulations of a Contracting Party shall be the same as are applicable to the aircraft of its own airlines engaged in similar international air services.

ARTICLE 7
Direct Transit

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 at the most be subjected to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes, except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 8
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 23 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9
Aviation Safety

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 air crew, aircraft or their operation by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum 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 a ground for the application of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.

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

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

- (a) serious concerns that an aircraft or operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- (b) serious concerns that there is 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 application of paragraph 3 to an aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party is denied, the other Contracting Party shall be free to infer that definite pieces of evidence of the type referred to in paragraph 4 arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the authorisation to conduct international air transportation of an airline of the other Contracting Party 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 ensure the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1, 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

ARTICLE 10 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Subject to applicable domestic law and without limiting or derogating the generality of its rights and obligations in terms of international law, each Contracting Party 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil

Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991, and any other multilateral agreement or protocol relating to civil aviation security which has been adhered to by both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference 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.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their respective territories, 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 respective territories, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to both Contracting Parties.

5. 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 apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat.

6. 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.

7. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference, which is on ground in its territory, is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of consultations with the other Contracting Party.

8. If a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this article, the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of the receipt of the request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for application of paragraph 1 of Article 5. When required by an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take such action prior to expiry of fifteen (15) days.

9. Any action taken in accordance with paragraph 8 shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

ARTICLE 11

Exemption from Customs Duties and Taxation

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline 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 way

bills, 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) :

- a) *introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;*
- b) *retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;*
- c) *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 the designated airline(s) of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such 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 12
Fair Competition

1. Each Contracting Party agrees:
 - (a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the Agreement; and
 - (b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair *competitive practices adversely affecting the competitive position* of a designated airline of the other Contracting Party.

2. If one Contracting Party believes that its designated airline(s) are being subjected to discrimination or unfair practices or that support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party that would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request.

ARTICLE 13
User Charges

1. Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. These charges shall be based on *sound economic principles*.

2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline conducting similar international air transportation using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization.

4. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles enunciated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

ARTICLE 14 **Place of Taxation**

Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the Contracting Party in which the place of effective management of the airline is situated.

ARTICLE 15 **Principles Governing Operation of Agreed Services**

1. The agreed services to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear a relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and shall have as primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

2. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than those designating the airline(s) shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

3. The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be jointly determined and agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

4. In order to meet seasonal or unexpected traffic demands of a temporary nature, the designated airline(s) of one Contracting Party shall submit the necessary application to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval.

ARTICLE 16 **Approval of Timetables**

1. A designated airline of a Contracting Party shall submit to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for its approval, thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the points to be served, the frequency, the type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for its approval.

3. If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities of the Contracting Party concerned.

4. The approval of timetables or changes thereto submitted by a designated airline, or authorization for supplementary flights, shall not be refused by a Contracting Party without a valid reason.

ARTICLE 17 **Tariffs**

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

2. The tariffs established under paragraph (1) above shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding this, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;

- b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c) protect airlines from prices that are artificially low due to subsidy or support; and
- d) protect the airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

3. For the purposes set out in paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.

4. If one Contracting Party believes that the tariff charged by designated airlines of the other Contracting Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 2 of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 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 18

Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party, or their designated airlines, may be required to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, the information and statistics related to the traffic carried by the designated airlines on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 19

Commercial Activities

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to establish offices in the territory of the other Contracting Party, for the purpose of promotion and sale of air transportation.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall be authorised, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, operational, sales and other specialist staff required for the operation of the agreed services. The required personnel of the designated airline or airlines shall be granted, on a reciprocal basis, the authorisation for access to the airport(s) where services are operated and to areas connected with the aircraft, the crew, the passengers and the cargo.
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 Contracting Party shall grant, on a reciprocal basis, to the designated airline or airlines of the other Contracting Party the right to bring in and maintain in the territory, during a short period, not exceeding ninety (90) days, the additional agents required by the airline(s) of the other Contracting Party for their activities.
5. Each designated airline shall have the right to provide its own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the regulations applicable to of ground-handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground-handling services provided by a supplier or suppliers.
6. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of their documents for air transportation in its territory directly or through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in the local currency or in freely convertible foreign currency. Any designated airline of a Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or in freely convertible foreign currency, provided it complies with local currency regulations.

ARTICLE 20
Transfer of Earnings

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 said transfer shall be made in hard currency according to the official exchange rate valid for the date of transfer and in accordance with the applicable currency regulations of the Contracting Party from whose territory the transfer is made.

ARTICLE 21
Code Sharing and Cooperative Arrangements

1. In operating or holding out the agreed services, a designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements like code-sharing, with-

- (a) an airline of either Contracting Party;
- (b) an airline of a third country, provided that such third country authorises or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on Code-Share services to, from and via such third country; and

provided that all airlines in such arrangements:

- (i) hold the appropriate authorisations;
- (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- (iii) must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. The designated airline(s) of a Contracting Party may also offer codeshare services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by the airline(s) of the other Contracting Party and that these services form part of a through service.

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

4. No fifth freedom traffic rights shall be exercised by the marketing airlines on the air services provided under code-sharing arrangements.

5. Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, liability, security, safety and competition and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.

ARTICLE 22

Intermodal Services

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transportation of each Contracting Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of passenger air transportation. Such intermodal passenger services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transportation.

2. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable domestic law. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of

cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

ARTICLE 23 Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment, or compliance with this Agreement.

2. Subject to Articles: 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation), 9 (Aviation Safety) and 10 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 24 Amendment of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 23 and shall be effected by an Exchange of Notes, through diplomatic channel, and shall enter into force on the date which each Contracting Party has notified the other of its compliance with the constitutional requirements necessary for implementation of the relevant amendment.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1, modifications to the Route Schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 25 Conformity with Multilateral Conventions

If, multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

ARTICLE 26
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 by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, 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 thirty (30) 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 thirty (30) 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.
4. The Tribunal shall determine its own procedures.
5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) 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 27
Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at a place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.

2. In default of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 28
Registration with ICAO

The Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 29
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.

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

DONE in two authentic copies at Brussels this 07th day of July 2017 in the English language.

**For the Government of
The Republic of Mauritius**



**Haymandoyal Dillum
Ambassador**

**For the Government of
The Hellenic Republic**



**Eleftheria Galathianaki
Ambassador**

ANNEX**Section 1
ROUTE SCHEDULE****SCHEDULE I**

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Mauritius:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Mauritius	Any points	Any Points	Any points

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Hellenic Republic:

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

Notes:

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may perform their services in either or both directions, and may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or part of its services (including intermediate, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties), provided that the services commence or terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The intermediate and beyond points on the above routes to be operated with fifth freedom traffic rights by the designated airlines, shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

3. The designated airline(s) of each Contracting Party may serve points in the territory of the other Contracting Party in any combination, as part of a through international journey and without domestic traffic rights (cabotage).

Section 2
CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, an airline or airlines designated by either Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements permitted under Article 21 without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type or size of aircraft operated, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE DE MAURICE ET LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE

Le Gouvernement de la République de Maurice et le Gouvernement de la République hellénique, ci-après dénommés les « Parties contractantes », et au singulier une « Partie contractante »,

Reconnaissant que le transport aérien contribue à créer et à entretenir l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays,

Désireux de favoriser l'essor du transport aérien international afin de promouvoir le commerce et le tourisme entre les deux pays et à l'échelle mondiale,

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans les transports aériens internationaux et de réaffirmer leur profonde inquiétude quant aux actes ou aux menaces à l'encontre de la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une interprétation différente :

- a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République de Maurice, le ministre chargé de l'aviation civile ou toute personne ou tout organisme autorisés à exercer une fonction particulière en rapport avec le présent Accord et, dans le cas de la République hellénique, le ministre responsable de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment autorisés à exercer les fonctions liées au présent Accord qui relèvent desdites autorités ;
- b) le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers assurés sur les itinéraires indiqués à l'annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier conformément aux droits de capacité convenus ;
- c) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toute modification y relative ;
- d) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est donné à l'article 96 de la Convention ;
- e) le terme « capacité », s'agissant d'un aéronef, désigne la charge utile disponible de cet aéronef sur un itinéraire ou un tronçon de celui-ci et le terme « capacité », s'agissant d'un « service convenu », désigne la capacité de l'aéronef utilisé sur le

- service en question, multipliée par la fréquence des vols effectués par ledit aéronef sur une période donnée sur un itinéraire ou un tronçon de celui-ci ;
- f) le terme « Parties contractantes » désigne le Gouvernement de la République de Maurice, d'une part, et le Gouvernement de la République hellénique, d'autre part ;
 - g) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe et toute modification de celle-ci adoptées conformément aux articles 90 et 94 de la Convention, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont été ratifiées par les deux Parties contractantes ;
 - h) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;
 - i) le terme « transport aérien intermodal » désigne le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ;
 - j) le terme « tarif » désigne les prix facturés pour le transport de passagers et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, notamment les prix et les conditions de l'agence et d'autres services auxiliaires de transport aérien effectués par le transporteur, à l'exclusion des prix et des conditions relatifs au transport du courrier ;
 - k) le terme « territoire » a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention ;
 - l) le terme « redevances d'usage » désigne les redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des installations ou services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité, y compris les services et installations connexes destinés aux aéronefs ainsi qu'à leurs équipages, passagers et marchandises ;
 - m) le terme « Traités de l'Union européenne » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
 - n) Sauf disposition expresse contraire, toute référence à des entreprises de transport aérien de la République hellénique s'entend comme une référence à des entreprises de transport aérien désignées par la République hellénique.

Il est entendu que les titres donnés aux articles du présent Accord ne restreignent ni n'étendent en rien le sens des dispositions de ce dernier.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord et toutes les références à l'Accord, sauf disposition contraire expresse, s'appliquent à ladite annexe.

Article 2. Applicabilité de la Convention

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, le droit :

- a) de survoler son territoire sans y faire escale ;
- b) de faire des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués au tableau des itinéraires annexé au présent Accord aux fins de l'embarquement et du débarquement de passagers ou de marchandises, y compris du courrier, sous réserve des conditions spécifiées dans ladite annexe.

2. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, contre rémunération, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les droits prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article sont accordés par chaque Partie contractante à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, même si ladite entreprise n'est pas une entreprise de transport aérien désignée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie contractante, par écrit et par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les itinéraires indiqués à l'annexe au présent Accord, ainsi que de modifier, de remplacer ou de révoquer une telle désignation, par écrit et par la voie diplomatique.

2. Dès réception de ladite désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments adéquats dans les plus brefs délais procéduraux, sous réserve :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République hellénique :
 - i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République hellénique conformément aux Traités de l'Union européenne et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;
 - ii) que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit explicitement identifiée dans la désignation ;
 - iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Maurice :
 - i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République de Maurice et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République de Maurice ;

- ii) que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par la République de Maurice et que cette dernière soit responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ;
- iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par Maurice ou par ses ressortissants.
- c) que l'entreprise de transport aérien désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante recevant la désignation, conformément aux dispositions de la Convention.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article, elle peut exploiter les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition de respecter les dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits accordés en vertu du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République hellénique :
 - i) si elle n'est pas établie sur le territoire de la République hellénique conformément aux Traités de l'Union européenne ou si elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;
 - ii) si le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien, ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas explicitement identifiée dans la désignation ;
 - iii) si elle n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou si elle n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Maurice :
 - i) si elle n'est pas établie sur le territoire de la République de Maurice et si elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République de Maurice ;
 - ii) si le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé par la République de Maurice ou si cette dernière n'est pas responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ;
 - iii) si l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou si elle n'est pas effectivement contrôlée par la République de Maurice ou par des ressortissants de la République de Maurice.
- c) si l'entreprise de transport aérien n'est pas en mesure de fournir la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et

règlements normalement et raisonnablement appliqués conformément à la Convention à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante qui reçoit la désignation ;

- d) si l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ;
- e) si l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions à la législation ou aux dispositions du présent Accord, ces droits ne sont exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 23.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie contractante de suspendre, de révoquer, de limiter ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 9 (Sécurité aérienne), de l'article 10 (Sûreté aérienne) et de l'article 12 (Concurrence loyale).

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes se conforment aux lois et règlements régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs en vigueur dans l'autre Partie contractante lors de leur entrée et de leur séjour sur le territoire de ladite Partie contractante ou de leur départ de celui-ci.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes concernant l'admission sur son territoire ou le départ dudit territoire de passagers, d'équipages, de marchandises, de courrier et d'aéronefs (y compris les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux règlements postaux) sont respectés par lesdits passagers et équipages ou marchandises transportés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ou au nom de ceux-ci, lors de leur entrée ou de leur séjour sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou de leur départ de celui-ci.

3. Les lois et règlements susmentionnés d'une Partie contractante sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs de ses propres entreprises de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 7. Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet font tout au plus l'objet d'un contrôle largement simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et d'autres taxes similaires, sauf pour des raisons de sûreté aérienne, de contrôle des stupéfiants, de prévention d'entrée clandestine ou dans des cas particuliers.

Article 8. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets de capacité et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République hellénique, les lois et règlements de l'Union européenne, et non caducs, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces pièces demeurent toujours équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets de capacité et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets visés au paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les itinéraires indiqués, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que ladite dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie, conformément à l'article 23 du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'absence d'accord satisfaisant constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité appliquées à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante dans n'importe quel domaine concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Lesdites consultations se tiennent dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter effectivement, dans l'un de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante ses conclusions et les mesures qu'elle estime nécessaires pour que soient respectées ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de 15 jours ou dans un délai plus long s'il en a été convenu ainsi, cela constitue un motif pour l'application de l'article 5 (Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et à proximité de l'aéronef, pour contrôler la validité des documents de l'aéronef et ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (ci-après dénommée « inspection sur l'aire de trafic »), à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

- a) que l'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;
- b) que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention ne sont pas effectivement appliquées et respectées ;

la Partie contractante procédant à l'inspection est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences concernant ledit aéronef ou son équipage, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès aux fins de l'application du paragraphe 3 du présent article à un aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante est refusé, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des éléments de preuve précis du type visé au paragraphe 4 et d'en tirer les conclusions qui y sont énoncées.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux paragraphes 1, 2 ou 6 du présent article sont levées dès que les motifs qui les sous-tendent ont cessé d'exister.

8. En cas de désignation par la République hellénique d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

Article 10. Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, chaque Partie contractante réaffirme que son obligation envers l'autre Partie contractante de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sous réserve du droit interne applicable et sans limiter ou déroger à la généralité de ses droits et obligations découlant du droit international, chaque Partie contractante agit, en particulier, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, conclu à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que de tout autre accord ou protocole multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et incluses en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire respectif, ou dans le cas de la République hellénique, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu du Traité sur l'Union européenne et disposant de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire respectif, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation applicables aux Parties contractantes.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pendant leur séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante ou lors de leur départ dudit territoire, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la République hellénique, le droit de l'Union européenne. Chaque Partie contractante prend toutes les dispositions utiles pour que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions à bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises sur son territoire en cas de menace particulière.

6. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en place d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

7. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle juge opportunes pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie contractante, ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite, qui se trouve au sol sur son territoire y soit immobilisé, à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par le devoir impérieux de protéger la vie de son équipage et de ses passagers. Dans la mesure du possible, lesdites mesures sont prises sur la base de consultations avec l'autre Partie contractante.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de 15 jours à compter de la date de réception de la demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les 15 jours suivant le début des consultations constitue un motif valable pour l'application du paragraphe 1 de l'article 5. Lorsqu'une menace urgente et inhabituelle l'exige, une Partie contractante peut prendre des mesures avant l'expiration du délai de 15 jours.

9. Toute mesure prise conformément au paragraphe 8 est levée dès lors que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article.

Article 11. Exonération des droits de douane et des taxes

1. Chaque Partie contractante, en vertu du principe de réciprocité, exonère l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, en vertu de sa législation applicable concernée, des restrictions à l'importation, des droits de douane, d'autres impôts, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord et autres articles destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante en question exploitant les services convenus, ainsi que le matériel au sol introduit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante destiné à être utilisé dans les bureaux de l'entreprise de transport aérien désignée dans les limites des aéroports internationaux vers lesquels l'entreprise de transport aérien désignée assure des services, les billets, les lettres de transport aérien, tout document sur lequel figure le logo de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée en vertu de son droit applicable pertinent.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 :

- a) importés sur le territoire d'une Partie contractante par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte ;
- b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire ;
- c) embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus ;

que ces articles et fournitures soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, sous réserve que tout transfert de propriété ou d'utilisation de ces articles et fournitures sur le territoire de ladite Partie contractante se fasse moyennant paiement des droits de douane et impôts concernés.

3. L'équipement de bord usuel, ainsi que le matériel et les fournitures généralement conservés à bord de l'aéronef des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux dispositions douanières en vigueur.

4. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République hellénique d'imposer, de façon non discriminatoire, des impôts, des taxes, des droits, des honoraires ou des frais pour la fourniture de carburant sur son territoire destiné à être utilisé dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services entre un point situé sur le territoire de la République hellénique et un autre point situé sur ce même territoire ou sur celui d'un autre État membre de l'Union européenne.

Article 12. Concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante accepte :

- a) que chaque entreprise de transport aérien désignée doit avoir une possibilité équitable et égale d'entrer en concurrence pour fournir les services de transport aérien international régis par le présent Accord ;
- b) de prendre des mesures afin d'éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale susceptible de porter préjudice à la position concurrentielle d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

2. Si une Partie contractante estime que ses entreprises de transport aérien désignées font l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante aux entreprises de transport aérien de celle-ci nuirait ou nuit déjà à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante et les empêche de lutter à armes égales pour fournir les services de transport aérien international régis par le présent Accord, elle peut demander des consultations et notifier l'autre Partie contractante des raisons de son mécontentement. Lesdites consultations débutent au plus tard 30 jours après la réception de la demande.

Article 13. Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de faire en sorte que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Lesdites redevances sont fondées sur des principes de saine économie.

2. Aucune Partie contractante n'impose, ou ne permet que soient imposées, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage supérieures à celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien désignées qui exploitent des services de transport aérien international similaires au moyen d'aéronefs similaires et d'installations et de services connexes.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses organismes compétents et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les installations et services. Dans la mesure du possible, ces consultations sont menées par l'intermédiaire de l'organisation représentative de l'entreprise de transport aérien concernée.

4. Chaque Partie contractante invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre desdites modifications.

Article 14. Lieu d'imposition

Les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans la Partie contractante où le siège de direction effective de l'entreprise de transport aérien est situé.

Article 15. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les itinéraires prévus et avoir pour but principal de fournir, à un taux de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic de passagers, bagages, marchandises et courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises de transport aérien.

2. Les deux Parties contractantes s'entendent sur les dispositions concernant l'embarquement et le débarquement de passagers, de marchandises et de courrier en des points situés sur les itinéraires prévus dans les territoires d'états autres que ceux désignant les entreprises de transport aérien.

3. La capacité et la fréquence des services qu'exploitent les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont déterminées et convenues conjointement en amont par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conformément aux principes énoncés dans le présent article.

4. Pour faire face aux fluctuations saisonnières ou aux demandes de trafic imprévues de nature temporaire, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante soumettent la demande appropriée à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante pour approbation.

Article 16. Soumission des horaires de vols

1. Lorsque les autorités aéronautiques d'une Partie contractante l'exigent, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante soumet pour approbation, 30 jours à l'avance, les horaires des vols qu'elle envisage d'assurer dans le cadre de ses services, en précisant les points à desservir, la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

2. Toute modification ultérieure des horaires des vols approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Si une entreprise de transport aérien désignée souhaite exploiter des vols supplémentaires à ceux couverts par les horaires des vols approuvés, elle est tenue d'obtenir préalablement l'autorisation des autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée.

4. L'approbation des horaires des vols ou des modifications de ceux-ci soumises par une entreprise de transport aérien désignée, ou l'autorisation de vols supplémentaires, ne peuvent être refusées par une Partie contractante sans raison valable.

Article 17. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes pour le transport international dans le cadre des services fournis en vertu du présent Accord sont librement fixés à des montants raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, l'intérêt des utilisateurs, la réalisation d'un bénéfice normal et toute autre considération liée au marché.

2. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ne sont pas tenues de déposer les tarifs établis en vertu du paragraphe 1 ci-dessus auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Nonobstant cette disposition, chaque Partie contractante a le droit d'intervenir dans les buts suivants :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;
- b) protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou des appuis ;
- d) protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

3. Aux fins énoncées au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de fournir des informations relatives à l'établissement des tarifs.

4. Si une Partie contractante estime que le tarif pratiqué par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 2 du présent article, elle notifie à l'autre Partie contractante les raisons de son mécontentement dans les meilleurs délais et demande des consultations qui se tiendront au plus tard 30 jours après la réception de la demande. Si les Parties contractantes parviennent à un accord quant au tarif faisant l'objet du désaccord, chacune d'entre elles déploie des efforts raisonnables pour donner effet à cet accord. En l'absence d'un tel accord, le tarif existant précédemment reste en vigueur.

Article 18. Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ou leurs entreprises de transport aérien désignées peuvent être tenues de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements et les statistiques concernant le trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées dans le cadre des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 19. Activités commerciales

1. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit d'établir, sur une base de réciprocité, des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et

l'emploi, de faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante les membres du personnel dirigeant, opérationnel et commercial et les autres membres du personnel spécialisé nécessaires pour assurer la prestation des services convenus. Le personnel requis de toute entreprise de transport aérien désignée se voit accorder, sur une base de réciprocité, l'autorisation d'accès aux aéroports depuis lesquels les services sont exploités et aux zones liées à l'aéronef, à l'équipage, aux passagers et aux marchandises.

3. Dans le cas d'une nomination d'un agent général ou d'un agent préposé aux ventes, ledit agent est nommé conformément aux lois et règlements applicables de chaque Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité, à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, le droit de faire venir et de maintenir sur son territoire pendant de courtes périodes n'excédant pas 90 jours, les membres du personnel supplémentaire requis par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'accomplissement de ses activités.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée est en droit de fournir ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter, en tout ou partie, à son choix, à tout fournisseur autorisé de tels services. Lorsque les réglementations applicables aux services d'escale sur le territoire d'une Partie contractante empêchent les entreprises de transport aérien désignées de fournir elles-mêmes ces services ou de les sous-traiter, ou limitent leur capacité à le faire, ou aussi longtemps que cela est le cas, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à ses propres services d'escale et aux services d'escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs.

6. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de procéder à la vente de ses services de transport aérien sur ses propres documents directement sur son territoire ou par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre lesdits services de transport dans la monnaie locale ou dans une monnaie étrangère librement convertible. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit de régler ses dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale ou en monnaie étrangère librement convertible, à condition que cela soit conforme aux réglementations monétaires locales.

Article 20. Transferts des revenus nets

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer dans son pays, sur demande, conformément à la réglementation des changes en vigueur, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé à l'occasion du transport de passagers, de marchandises et de courrier sur les services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ledit transfert est effectué dans une monnaie forte, au taux de change officiel en vigueur à la date du transfert et conformément à la réglementation monétaire applicable de la Partie contractante depuis le territoire de laquelle le transfert est effectué.

Article 21. Partage de code et accords de coopération

1. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services convenus, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de partage de codes, avec :

- a) une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante ;
- b) une entreprise de transport aérien d'un pays tiers, sous réserve que ledit pays tiers autorise ou permette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises de transport aérien sur des services de partage de codes à destination dudit pays tiers, au départ de celui-ci, ou via celui-ci ;

à condition que toutes les entreprises de transport aérien participant à ces accords :

- i) détiennent les autorisations adéquates ;
- ii) satisfassent aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords ;
- iii) précisent obligatoirement à l'acheteur au point de vente, pour tout billet vendu par elles, l'entreprise de transport aérien qui exploitera chaque secteur du service, et avec quelles entreprises de transport aérien l'acheteur établit un contrat.

2. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peut également proposer des services de partage de codes entre tout point du territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits services soient exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et qu'ils fassent partie d'un itinéraire direct.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée assure, en tant qu'entreprise exploitante, des services dans le cadre d'accords de partage de codes, la capacité totale exploitée est comptabilisée par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne ladite entreprise. La capacité offerte par une entreprise de transport aérien désignée qui offre des services de partage de codes exploités par d'autres entreprises de transport aérien n'est pas comptabilisée par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne ladite entreprise.

4. Dans le cadre d'accords de partage de codes, les entreprises de transport aérien offrant les services de partage de codes ne peuvent en aucun cas exercer des droits de trafic de cinquième liberté.

5. Les services de partage de codes doivent satisfaire aux dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties contractantes, telles que la protection des passagers et les renseignements à leur intention, la responsabilité, la sûreté, la sécurité, la concurrence et toute autre disposition généralement appliquée aux autres entreprises de transport aérien exploitant le trafic international.

Article 22. Services de transport intermodal

1. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de transport de passagers de chacune des Parties contractantes sont autorisés à utiliser, sans restriction, dans le cadre des services aériens internationaux, tout moyen de transport de surface pour les passagers à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières. Les entreprises de transport aérien peuvent décider d'exploiter elles-mêmes leurs services de transport de surface ou, à leur gré, de les confier à d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris les services de transport de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de services de transport aérien de passagers. De tels services de transport intermodal de passagers peuvent être proposés à un tarif unique, par

l'intermédiaire du transport combiné aérien et de surface, à condition que les passagers en soient informés.

2. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de transport de marchandises des Parties contractantes sont autorisés à utiliser, sans restriction, dans le cadre des services aériens internationaux, tout moyen de transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter des marchandises sous douane, conformément aux dispositions du droit interne en vigueur. L'accès aux procédures et aux installations douanières des aéroports est assuré pour lesdites marchandises, qu'elles soient transportées par voie de surface ou par voie aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent décider d'exploiter elles-mêmes leurs services de transport de surface ou de les confier à d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris les services de transport de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de services de transport aérien de marchandises. De tels services de transport intermodal de marchandises peuvent être proposés à un tarif unique, par l'intermédiaire du transport combiné aérien et de surface, à condition que les expéditeurs en soient informés.

Article 23. Consultations

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou sur le respect de ses dispositions.

2. Sous réserve des dispositions des articles 5 (Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation), 9 (Sécurité aérienne) et 10 (Sûreté aérienne), de telles consultations, qui peuvent se tenir par voie de discussion ou de correspondance, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 24. Modification de l'Accord

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, ladite modification est convenue en amont conformément aux dispositions de l'article 23 et est effectuée par un échange de notes, par la voie diplomatique, et entre en vigueur à la date à laquelle chaque Partie contractante a notifié à l'autre l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à cet effet.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les modifications apportées au Tableau des itinéraires annexé au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entrent en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 25. Conformité avec les conventions multilatérales

Si une convention multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord est réputé modifié en conséquence.

Article 26. Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à l'avis consultatif d'une personne ou d'un organisme.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement en application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, le différend peut être soumis, d'un commun accord entre les Parties, à un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note adressée par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal. Les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le troisième arbitre, qui assume la présidence du tribunal, dans un délai supplémentaire de 30 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou en l'absence de nomination du troisième arbitre dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas ; sous réserve que, si le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, il soit demandé au vice-président principal de procéder aux nominations ou, s'il en est lui-même un ressortissant, il soit demandé au membre principal du Conseil de le faire, le cas échéant. Le troisième arbitre est, quoi qu'il en soit, un ressortissant d'un État tiers qui agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage.

4. Le tribunal arrête ses propres procédures.

5. Les frais du tribunal sont pris en charge à parts égales entre les Parties contractantes.

6. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

7. Si l'une des Parties contractantes ou son entreprise de transport aérien désignée néglige de se conformer à une décision rendue conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord.

Article 27. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie contractante) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par la Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit révoquée d'un commun accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après la date de sa réception par l'OACI, à moins qu'elle ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 28. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification de celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 29. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de l'échange, par voie diplomatique, de notifications écrites entre les Parties contractantes par lesquelles elles s'informent de l'accomplissement de leurs procédures juridiques internes pertinentes nécessaires à cette fin.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles le 7 juillet 2017 en deux exemplaires originaux en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la République de Maurice :

Haymandoyal Dillum
Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la République hellénique :

Eleftheria Galathianaki
Ambassadrice

ANNEXE

SECTION I. TABLEAU DES ITINÉRAIRES

TABLEAU I

Itinéraires à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées de la République de Maurice :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points situés au-delà
Points à Maurice	Tous points	Tous points	Tous points

TABLEAU II

Itinéraires à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées de la République hellénique :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points situés au-delà
Points en Grèce	Tous points	Tous points	Tous points

Notes :

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent effectuer leurs services dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux directions et peuvent, à leur gré, omettre un ou plusieurs points ou changer l'ordre de ceux-ci sur l'un ou l'autre des itinéraires susmentionnés, en ce qui concerne tout ou partie de leurs services (y compris les points intermédiaires, les points situés au-delà et les points situés sur les territoires des Parties contractantes), à condition que les services commencent ou se terminent en un point situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

2. Les points intermédiaires et les points situés au-delà sur les itinéraires susmentionnés qui sont exploités avec des droits de trafic de cinquième liberté par les entreprises de transport aérien désignées font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent desservir des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, quelle que ce soit leur combinaison, dans le cadre d'un voyage international direct, mais sans droits de trafic intérieur (cabotage).

SECTION 2. CHANGEMENT DE GABARIT

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à exploiter, sur une ou plusieurs parties des itinéraires figurant dans la section 1 de la présente annexe, des services aériens internationaux, y compris dans le cadre d'accords de partage de codes en vertu de l'article 21, sans aucune limitation quant à la modification, en un ou plusieurs points de l'itinéraire, du type ou du gabarit des aéronefs exploités, à condition que le service soit prévu comme un vol de correspondance directe.