# ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

a República da Finlândia (Finlândia),
doravante denominados "Partes";

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

Desejando promover as suas relações mútuas no domínio da aviação civil e celebrar um acordo para efeitos de estabelecimento de serviços aéreos entre e além dos seus respectivos territórios;

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na competição entre as companhias aéreas no mercado com o mínimo de interferência e regulamentação governamental;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais;

Desejando garantir o mais alto grau de segurança e proteção nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grave preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que ponham em risco a segurança de pessoas ou bens, afetem negativamente a operação dos serviços aéreos e minam a confiança do público em a segurança da aviação civil;

Desejando tornar possível às empresas aéreas oferecer ao público viajante e de navegação uma variedade de opções de serviço e desejando encorajar as companhias aéreas individuais a desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Acordaram o seguinte:

**Artigo 1**

*Definições*

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

1. "Autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da Finlândia, a Autoridade de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;

2. "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

3. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui: qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes, e qualquer Anexo ou qualquer emenda ao mesmo adotada de acordo com o Artigo 90 da Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda seja em um determinado momento efetiva para ambas as Partes;
4. "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

5. "Preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

6. "Território", "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm o significado especificado nos artigos 2 e 96 da Convenção;

7. "Taxas de utilização" significa uma taxa imposta às companhias aéreas pelo fornecimento de instalações ou serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo serviços e instalações conexas; e

8. "Tratados da UE" significam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

## Artigo 2

*Concessão de direitos*

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos em relação aos serviços aéreos internacionais:

a. o direito de voar pelo seu território sem pousar;

b. o direito de fazer escalas em seu território para fins não comerciais;

2. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para fins de operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo. Tais serviços e rotas são doravante denominados "os serviços acordados" e "as rotas especificadas", respectivamente. Ao operar um serviço acordado em uma rota especificada, as empresas aéreas designadas por cada Parte usufruirão, além dos direitos especificados no parágrafo 1 deste Artigo, do direito de fazer escalas no território da outra Parte nos pontos especificados para essa rota no anexo para efeitos de embarque e/ou desembarque de tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separadamente ou em conjunto.

3. Cada empresa aérea designada pode, ao operar um serviço acordado em uma rota especificada, em qualquer ou em todos os voos e a seu critério:

a. Operar voos em uma ou ambas as direções;

b. Combinar diferentes números de voo dentro de uma operação de aeronave;

c. Servir atrás, intermediários e além de pontos e pontos nos territórios das Partes nas rotas em qualquer combinação e em qualquer ordem;

d. Omitir paradas em qualquer ponto ou pontos;

e. Transferir tráfego de qualquer uma de suas aeronaves para qualquer outra aeronave em qualquer ponto das rotas;

f. Servir pontos atrás de qualquer ponto ou pontos em seu território com ou sem mudança de aeronave ou número de voo e oferecer e divulgar tais serviços ao público como por meio de serviços;

g. Fazer escalas em qualquer ponto dentro ou fora do território da outra Parte;

h. Transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte;

i. Combinar o tráfego na mesma aeronave, independentemente de onde esse tráfego se origine;

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que exceto para os serviços exclusivamente cargueiro, o serviço sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

4. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas acima, qualquer empresa aérea designada pode realizar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação quanto à alteração, em qualquer ponto da rota, no tipo ou número de aeronaves operadas.

5. Nada neste Acordo será considerado como conferindo a uma empresa aérea designada de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e correio transportados mediante remuneração ou locação e destinados a outro ponto do território dessa outra Parte.

**Artigo 3**

*Designação e Autorização*

1. Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e retirar ou alterar tais designações. Essas designações serão feitas por escrito à autoridade aeronáutica da outra Parte.

2. Após o recebimento de tal designação e dos pedidos da empresa aérea designada, na forma e maneira prescritas para autorizações de operação e permissões técnicas, a outra Parte concederá as autorizações e permissões apropriadas com o mínimo de atraso processual, desde que:

a) no caso de uma companhia aérea designada pela Finlândia:

(i) está estabelecido no território da Finlândia ao abrigo dos Tratados da UE e tem uma Licença de Funcionamento válida de acordo com a legislação da União Europeia; e

(ii) o controle regulamentar efetivo da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação;

b) no caso de empresa aérea designada pelo Brasil:

(i) está estabelecido no território do Brasil e é licenciada de acordo com a lei aplicável do Brasil, e

(ii) o Brasil possui e mantém efetivo controle regulatório da empresa aérea;

c) a empresa aérea designada está qualificada para atender às condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que considera o pedido ou os pedidos.

3. Quando uma empresa aérea tiver sido assim designada e autorizada, poderá começar a operar a qualquer momento os serviços acordados, desde que a empresa aérea cumpra todas as disposições aplicáveis do Acordo

Artigo 4

*Revogação de Autorização*

1. Qualquer uma das Partes pode revogar, suspender ou limitar a autorização de operação ou as permissões técnicas de uma empresa aérea designada pela outra Parte quando:

a) no caso de uma empresa aérea designada pela Finlândia:

(i) não está estabelecido no território da Finlândia sob os Tratados da UE ou não possui uma Licença de Operação válida de acordo com a legislação da União Europeia; ou

(ii) o controle regulamentar efetivo da empresa aérea não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação;

b) no caso de empresa aérea designada pelo Brasil:

(i) não está estabelecido no território do Brasil e não está licenciado de acordo com a legislação brasileira aplicável; ou

(ii) o Brasil não está mantendo um controle regulatório efetivo da companhia aérea; ou

c) essa empresa aérea não cumpriu as leis e regulamentos mencionados no Artigo 5 deste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de quinze (15) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

## Artigo 5

*Aplicação de Leis e Regulamentações*

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território

3. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e desde que não deixe a área do aeroporto reservada para esses fins, exceto no que diz respeito às medidas de segurança contra atos de violência, contrabando de entorpecentes e pirataria aérea, serão sujeitos apenas a um controle simplificado.

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

## Artigo 6

*Isenção de Impostos, Direitos Aduaneiros e outros Encargos*

1. As aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada de uma Parte, bem como seus equipamentos regulares, peças sobressalentes, suprimentos de combustível e lubrificantes, estoques de aeronaves (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) a bordo dessas aeronaves estarão isentos de todos os impostos, direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos similares à chegada ao território da outra Parte, desde que tais equipamentos, peças sobressalentes, suprimentos e estoques permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que forem novamente exportados ou usados ou consumidos por tais aeronaves em voos sobre aquele território.

2. Ficam também isentos dos impostos, taxas, taxas e emolumentos referidos no parágrafo 1 do presente artigo, com exceção dos encargos com base no custo do serviço prestado:

a) provisões de aeronaves embarcadas no território de uma Parte, dentro de limites razoáveis, para uso em uma aeronave de partida envolvida em um serviço aéreo internacional de uma empresa aérea designada da outra Parte;

b) peças sobressalentes, incluindo motores, introduzidas no território de uma Parte para a manutenção ou reparação de aeronaves envolvidas num serviço aéreo internacional de uma empresa aérea designada da outra Parte;

c) combustível, lubrificantes e suprimentos técnicos consumíveis introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para uso em um serviço aéreo internacional de uma empresa aérea designada da outra Parte, mesmo quando esses suprimentos devam ser usados na parte da viagem realizada ao longo do território da primeira Parte mencionada, em cujo território são embarcados.

d) documentos da empresa aérea, tais como bilhetes e cartas de porte aéreo, bem como material publicitário e promocional dentro de limites razoáveis, destinados a serem utilizados por uma empresa aérea designada de uma Parte e introduzidos no território da outra Parte.

3. Os materiais referidos no parágrafo 2 do presente Artigo podem ser mantidos sob supervisão ou controle aduaneiro.

4. O equipamento aéreo regular, bem como os materiais, suprimentos e peças sobressalentes normalmente retidos a bordo de aeronaves operadas por uma empresa aérea designada de uma Parte, só podem ser descarregados no território da outra Parte com a aprovação das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesse caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até o momento em que sejam novamente exportados ou eliminados de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5. A bagagem e a carga em trânsito direto pelo território de uma Parte estarão isentas de impostos, direitos aduaneiros, taxas e outros encargos similares não baseados no custo dos serviços na chegada ou partida.

6. As isenções previstas neste artigo também estarão disponíveis quando as empresas aéreas designadas de uma Parte tiverem contratado outra empresa aérea, que também usufrua de tais isenções da outra Parte, para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte dos itens especificados nos parágrafos 1º e 2º deste artigo.

7. Nada neste Acordo impedirá a Finlândia de impor, de forma não discriminatória, impostos, taxas, direitos, taxas ou encargos sobre o combustível fornecido em seu território para uso em uma aeronave de uma transportadora aérea designada do Brasil que opere entre um ponto no território da Finlândia e outro ponto no território da Finlândia ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

8. Nada neste acordo impedirá o Brasil de impor, de forma não discriminatória, impostos, taxas, direitos, taxas ou encargos sobre o combustível fornecido em seu território para uso em uma aeronave de uma transportadora aérea designada pela Finlândia que opere entre um ponto no território do Brasil e outro ponto no território do Brasil.

**Artigo 7**

*Provisões de capacidade*

1. Cada Parte concederá uma oportunidade justa e igualitária para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes competirem na prestação e venda dos serviços aéreos internacionais abrangidos por este Acordo.

2. Cada Parte deverá permitir que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais que oferece com base em considerações comerciais no mercado.

3. Nenhuma das Partes limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, exceto conforme exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais sob condições uniformes, consistentes com o artigo 15 da Convenção.

4. Nenhuma das Partes imporá às empresas aéreas designadas da outra Parte um requisito de primeira recusa, taxa de elevação, taxa de não objeção ou qualquer outro requisito com relação à capacidade, frequência ou tráfego que seja inconsistente com os propósitos deste Acordo.

5. Cada Parte poderá exigir o arquivamento de programas de tráfego e voos individuais ou planos operacionais, pelas empresas aéreas designadas da outra Parte. O ônus administrativo dos requerimentos de arquivamento deve ser minimizado e todos os arquivamentos devem ser tratados prontamente pelas respectivas autoridades aeronáuticas.

**Artigo 8**

*Preços*

1. Cada Parte permitirá que os preços dos serviços aéreos sejam decididos por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais no mercado.

2. Cada Parte poderá exigir a notificação ou apresentação às autoridades pelas empresas aéreas designadas de preços de transporte originários de seu território para fins informativos. Tal apresentação não deverá ser feita antes da abertura dos preços.

3. Nenhuma das Partes deverá tomar medidas unilaterais para impedir a inauguração ou continuação de um preço proposto a ser cobrado ou cobrado por uma empresa aérea designada de qualquer uma das Partes para transporte aéreo internacional.

4. Se uma Parte considerar que um preço proposto a ser cobrado por uma empresa aérea designada da outra Parte para transporte aéreo internacional parece injusto, desarrazoado ou discriminatório, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte dos motivos de sua insatisfação o mais rápido possível. Essas consultas serão realizadas no prazo máximo de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação, e as Partes deverão cooperar na obtenção das informações necessárias à resolução fundamentada da questão. Se as Partes chegarem a um acordo com relação a um preço para o qual um aviso de insatisfação tenha sido dado, cada Parte

envidará seus melhores esforços para colocar esse acordo em vigor. Sem tal acordo mútuo em contrário, o preço anteriormente existente continuará em vigor.

**Artigo 9**

*Representação e vendas de empresas aéreas*

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte terão o direito de estabelecer e manter livremente no território da outra Parte, no âmbito das leis e regulamentos nela vigentes, tais escritórios e instalações, bem como instalações administrativas, comerciais, técnicas, operacionais e outro pessoal especializado que seja necessário para os requisitos da empresa aérea designada em questão.

2. As empresas aéreas designadas das Partes terão a liberdade de vender transporte aéreo e serviços conexos em seus próprios documentos de transporte nos territórios de ambas as Partes, diretamente ou, a critério da transportadora aérea, por meio de um agente, outros intermediários designados pela transportadora aérea ou através da internet ou qualquer outro canal disponível em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente conversível. Cada Parte deverá abster-se de restringir o direito de uma empresa aérea designada da outra Parte de vender e de qualquer pessoa comprar tal transporte.

3. As empresas aéreas designadas de cada Parte estarão permitidas a pagar pelas despesas locais, incluindo, mas limitando a, compras de combustíveis, no território da outra parte em moeda local. A respectiva empresa contratada, como empresas aéreas designadas de cada Parte poderá pagar essas despesas no território da outra parte em moedas de câmbio conversíveis do mercado.

4. Cada Parte concederá a uma empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter em moedas livremente conversíveis e efetuar remessas a qualquer momento, de qualquer forma, de seu território para o território de origem da transportadora aérea e, exceto quando incompatível com as leis de moeda nacional e regulamentos, para o país de sua escolha, sob demanda, receitas locais superiores às quantias desembolsadas localmente. Tais transferências serão permitidas na data em que o transportador fizer o pedido inicial de remessa à taxa de câmbio aplicável às transações correntes em vigor no momento em que as receitas são apresentadas para conversão e remessa, e não deverão, com exceção dos encargos bancários normais e procedimentos, estar sujeito a qualquer encargo, limitação ou atraso.

**Artigo 10**

*Assistência em solo*

Cada empresa aérea designada terá o direito de fornecer seus próprios serviços de assistência em escala no território da outra Parte ou de outra forma contratar esses serviços, total ou parcialmente, a seu critério, com qualquer um dos fornecedores autorizados para a prestação de tais serviços. Serviços. Quando ou enquanto as leis e regulamentos aplicáveis à assistência em escala no território de uma Parte impedirem ou limitarem a liberdade de contratar esses serviços ou a auto assistência, cada empresa aérea designada será tratada de forma não discriminatória no que diz respeito aos seus acessos a serviços de auto assistência e assistência em escala prestados por um ou mais fornecedores.

## Artigo 11
*Tarifas Aeronáuticas*

1. As tarifas aeronáuticas que sejam impostas pelas autoridades ou órgãos de cobrança competentes de cada Parte às empresas aéreas designadas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e repartidas equitativamente entre as categorias de utilização. Em qualquer caso, tais tarifas aeronáuticas serão cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea no momento em que as taxas forem cobradas.

2. As tarifas aeronáuticas impostas às empresas aéreas designadas da outra Parte podem refletir, mas não devem exceder, o custo total para as autoridades ou organismos de cobrança competentes para fornecer as instalações e serviços aeroportuários, ambientais aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação adequados no aeroporto ou dentro do sistema aeroportuário. Esse custo total pode incluir um retorno razoável sobre os ativos após a depreciação. As instalações e serviços cobrados devem ser fornecidos de forma eficiente e econômica.

3. Cada Parte encorajará consultas entre as autoridades ou organismos de tarifação competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, e encorajará as autoridades ou organismos de tarifação competentes e as empresas aéreas a trocarem as informações necessárias para permitir uma análise precisa da razoabilidade dos encargos de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste artigo. Cada Parte deve encorajar as autoridades de cobrança competentes a fornecer aos usuários um aviso razoável de qualquer proposta de alteração nas tarifas de uso para permitir que os usuários expressem suas opiniões, antes que as alterações sejam feitas.

4. Nenhuma das Partes será considerada, em procedimentos de resolução de disputas de acordo com o Artigo 16 deste Acordo, em violação de uma disposição deste Artigo, a menos que (i) deixe de realizar uma revisão do encargo ou prática que é objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um prazo razoável; ou (ii) após tal revisão, não tomar todas as medidas ao seu alcance para remediar qualquer acusação ou prática que seja inconsistente com este Artigo.

## Artigo 12
*Segurança Operacional*

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que consideradas necessárias para adequação aos padrões. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte, de acordo com o parágrafo 4 acima será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas estabelecidas naquele momento de acordo com a Convenção depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

7. Quando uma Parte tiver designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por um terceiro Estado, os direitos da outra Parte nos termos deste Artigo se aplicarão igualmente em relação à adoção, exercício ou manutenção de normas de segurança por esse terceiro Estado e em relação da autorização de operação dessa empresa aérea.

**Artigo 13**

*Segurança da Aviação*

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes deverão, no mínimo, agir em conformidade com as disposições e requisitos técnicos de segurança da aviação estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional e designados como Anexos da Convenção, na medida em que tais disposições e requisitos de segurança sejam aplicáveis às Partes; devem exigir que os operadores de aeronaves do seu registo ou os operadores de aeronaves que tenham a sua sede principal ou residência permanente no seu território ou estejam estabelecidos no território da Finlândia ao abrigo dos Tratados da UE e tenham recebido uma licença de operação em conformidade com a legislação da União Europeia e os operadores de aeroportos em seu território ajam em conformidade com essas disposições de segurança da aviação.

4. Cada Parte concorda que tais operadores de aeronaves deverão observar as disposições e requisitos de segurança da aviação mencionados no parágrafo 3 acima exigidos pela outra Parte, para entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Para entrada, partida ou permanência no território da Finlândia, os operadores de aeronaves devem observar as disposições de segurança da aviação em conformidade com a legislação da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e inspecionar passageiros, tripulantes, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões da aeronave antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá também considerar com simpatia qualquer solicitação da outra Parte de medidas de segurança especiais razoáveis para enfrentar uma ameaça específica

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

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições de segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas desta Parte poderão solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando exigido por uma emergência, uma Parte pode tomar medidas provisórias antes do vencimento de quinze (15) dias. Qualquer ação tomada de acordo com este parágrafo será descontinuada após o cumprimento pela outra Parte das disposições de segurança deste Artigo.

**Artigo 14**

*Serviços Intermodais*

Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas aéreas designadas e os fornecedores indiretos de transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrições, empregar em conexão com serviços aéreos internacionais qualquer transporte terrestre de carga de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob fiança de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga, seja por via terrestre ou aérea, terá acesso às instalações e processamento aduaneiro aeroportuário. As empresas aéreas podem optar por realizar seu próprio transporte de superfície ou fornecê-lo por meio de acordos com outras transportadoras de superfície, incluindo transporte de superfície operado por outras companhias aéreas e prestadores indiretos de serviços aéreos de carga. Tais serviços de carga intermodal poderão ser oferecidos a preço único, por meio do transporte aéreo e terrestre combinados, desde que os embarcadores não sejam induzidos em erro quanto aos fatos relativos a tal transporte.

**Artigo 15**

*Concorrência Leal*

Cada Parte deverá, quando necessário, tomar todas as medidas apropriadas dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas competitivas desleais que afetem negativamente a posição competitiva das empresas aéreas designadas da outra Parte.

**Artigo 16**

*Consultas e Soluções de Controvérsias*

1. Em espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes podem, a qualquer momento, solicitar consultas relacionadas com a implementação, interpretação, aplicação e cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo ou cumprimento deste Acordo. Tais consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento de tal solicitação, salvo acordo em contrário entre as autoridades aeronáuticas.

2. Se surgir qualquer disputa entre as Partes relacionada à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, tentar resolver sua disputa por meio de negociações bilaterais.

3. Se as Partes não chegarem a uma solução por negociação, a controvérsia poderá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte e o terceiro a ser acordado pelos dois árbitros escolhidos, desde que tal terceiro árbitro não seja nacional de nenhuma das Partes. Cada uma das Partes designará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento por qualquer uma das Partes da outra Parte de uma nota diplomática solicitando a arbitragem da controvérsia e o terceiro árbitro será acordado em um prazo adicional de sessenta (60) dias. Se uma das Partes não designar seu próprio árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias ou se o terceiro árbitro não for acordado no prazo indicado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá

ser solicitado por qualquer Parte para nomear um árbitro ou árbitros. Se o Presidente for nacional do mesmo país que uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo que não for desqualificado por esse motivo fará a nomeação.

4. Salvo acordo em contrário, o tribunal de arbitragem determinará os limites de sua jurisdição de acordo com este Contrato e estabelecerá seu próprio procedimento. Por orientação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes, será realizada uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos, no mais tardar quinze (15) dias após a constituição do tribunal.

5. Exceto quando acordado de outra forma pelas Partes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte deverá apresentar um memorando dentro de quarenta e cinco (45) dias a partir do momento em que o tribunal estiver totalmente constituído. As respostas deverão ser entregues sessenta (60) dias depois. O tribunal realizará uma audiência, a pedido de qualquer das Partes ou a seu critério, dentro de quinze (15) dias após o vencimento das respostas.

6. O tribunal tentará proferir uma decisão por escrito dentro de trinta (30) dias após a conclusão da audiência ou, se nenhuma audiência for realizada, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão da maioria do tribunal prevalecerá.

7. As Partes poderão apresentar pedidos de esclarecimento da decisão no prazo de 15 (quinze) dias após a sua prolação e qualquer esclarecimento prestado deverá ser emitido no prazo de 15 (quinze) dias de tal solicitação.

8. A decisão do tribunal será obrigatória para as Partes.

9. As despesas do tribunal serão divididas igualmente entre as Partes.

10. Se e enquanto uma das Partes não cumprir qualquer decisão proferida nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, a outra Parte poderá reter, revogar, suspender ou limitar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido em virtude deste acordo à Parte inadimplente ou para a empresa aérea designada ou empresas aéreas inadimplentes.

**Artigo 17**
*Emendas*

1. Se uma das Partes considerar desejável modificar qualquer disposição deste Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte. Tais consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data da solicitação, a menos que ambas as Partes concordem com a prorrogação desse prazo. Qualquer modificação acordada em tais consultas será aprovada por cada Parte de acordo com seus procedimentos legais e entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês após as Partes terem notificado uma à outra por via diplomática acerca do cumprimento desses procedimentos.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1 deste Artigo, emendas relativas apenas ao Anexo poderão ser acordadas entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrarão em vigor conforme acordado entre ambas, sujeito às leis e regulamentos nacionais das Partes.

**Artigo 18**

*Acordos Multilaterais*

Se qualquer acordo multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, as disposições de tal convenção prevalecerão. Consultas de acordo com o Artigo 16 deste Acordo podem ser realizadas com o objetivo de determinar em que medida este Acordo é afetado pelas disposições da referida convenção multilateral.

**Artigo 19**

*Denúncia*

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte da sua decisão de denunciar este Acordo. A notificação desta denúncia deverá ser enviada simultaneamente a Secretaria Geral da OACI

2. Nesse caso, este Acordo será rescindido doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação seja retirada por concordância das Partes antes do término desse período. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada recebida quatorze (14) dias após o recebimento da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

**Artigo 20**

*Registro na OACI*

Este Acordo e quaisquer emendas a este deverão ser registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

**Artigo 21**

*Entrada em vigor*

Este Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês após as Partes terem notificado uma à outra por via diplomática de que os procedimentos necessários para a entrada em vigor deste Acordo foram concluídos.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo em exemplares nas línguas finlandesa, sueca, portuguesa e inglesa, sendo autênticos todos os textos. Em caso de divergência de interpretação deste Contrato, prevalecerá o texto em inglês.

Feito em Brasília, em 1º de junho de 2023, em duas vias originais.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

**MARIA LAURA DA ROCHA**
Ministra de Estado, interina, das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA DA FINLÂNDIA

**JOHANNA KARANKO**
Embaixadora da Finlândia no Brasil

**ANEXO**

**ao Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e República da Finlândia**

1. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil:

| Pontos na origem | Pontos intermediários | Pontos de destino | Pontos além |
|---|---|---|---|
| Quaisquer pontos no Brasil | Quaisquer pontos | Quaisquer pontos Finlândia | Quaisquer pontos |

As empresas aéreas designadas do Brasil podem, a qualquer momento, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade para pontos intermediários e/ou para pontos além. Tais pontos intermediários e além podem ser livremente escolhidos e alterados pelas empresas aéreas do Brasil.

As empresas aéreas designadas do Brasil podem, a qualquer momento, exercer direitos de tráfego de sétima liberdade para todos os serviços de carga.

2. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pela Finlândia, em ambas direções:

| Pontos na origem | Pontos intermediários | Pontos de destino | Pontos além |
|---|---|---|---|
| Quaisquer pontos na Finlândia | Quaisquer pontos | Quaisquer ponto Brasil | Quaisquer pontos |

As empresas aéreas designadas da Finlândia podem, a quaiquer momento, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade para pontos intermediários e/ou pontos além. Esses pontos intermediários e além podem ser livremente escolhidos e alterados pelas empresas aéreas da Finlândia.

As empresas aéreas designadas da Finlândia podem, a qualquer momento, exercer direitos de tráfego de sétima liberdade para todos os serviços de carga.

3. Qualquer empresa aérea designada de uma Parte pode se sujeitar às leis e regulamentos de ambas as Partes, ingressar em acordos de marketing cooperativo, como espaços bloqueados ou acordos de compartilhamento de código, com:

(a) Uma empresa aérea ou empresas aéreas estabelecidas no território de qualquer uma das Partes, ou

(b) Uma empresa aérea ou empresas aéreas de um terceiro. Caso tal terceiro não autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas designadas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, de e através desse terceiro país, as Partes têm o direito de não aceitar tais acordos.

As disposições acima estão, no entanto, sujeitas à condição de que:

(a) as empresas aéreas que operam em tais acordos detêm os direitos de tráfego apropriados e

(b) todas as empresas aéreas atendem aos requisitos aplicados a tais acordos com relação a informações aos clientes e procedimentos de arquivamento ou aprovação, se necessário.

# AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE REPUBLIC OF FINLAND

The Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

the Republic of Finland ("Finland"),
hereinafter referred to as the "Parties";

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:

**Article 1**

*Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of Brazil, the Civil Aviation Authority, represented by the Civil Aviation Agency (ANAC) and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

4. "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

5. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

7. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and

8. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

## Article 2

*Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

2. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Each designated airline may, when operating an agreed service on a specified route, on any or all flights and at its option:

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

d. Omit stops at any point or points;

e. Transfer traffic from any of its aircraft to any other aircraft at any point on the routes;

f. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

g. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;

h. Carry transit traffic through the other Party's territory; and

i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service, except for all cargo services, serves a point in the territory of the Party designating the airline.

4. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Party the right of taking on, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

**Article 3**

*Designation and Authorisation*

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing to the aeronautical authority of the other Party.

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) in the case of an airline designated by Finland:

(i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

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

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

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

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of the Agreement.

**Article 4**

*Revocation of Authorisation*

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

a) in the case of an airline designated by Finland:

(i) it is not established in the territory of Finland 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 Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

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

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

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

c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Parties.

## Article 5

*Application of Laws and Regulations*

1. The laws and regulations of one Party governing entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airlines of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

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

## Article 6

*Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Party for use in an international air service of a designated airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Party, in which territory they are taken on board.

d) airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline of one Party and introduced into the territory of the other Party.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Nothing in this Agreement shall prevent Finland 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 air carrier of Brazil that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

8. Nothing in this Agreement shall prevent Brazil 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 air carrier of Finland that operates between a point in the territory of Brazil and another point in the territory of Brazil.

## Article 7

*Capacity provisions*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.

3. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Each Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

## Article 8

*Pricing*

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

2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory for information purposes. Such filing shall not be required to be done prior to the inauguration of the prices.

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

4. If a Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Party for international air transportation appears unjust, unreasonable or discriminatory, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

**Article 9**

*Airline Representation and Sales*

1. The designated airlines of each Party shall have the right to freely establish and maintain in the territory of the other Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and facilities, as well as administrative, commercial, technical, operational, and other specialist personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Parties shall be free to sell air transport and related services on their own transportation documents in the territories of both Parties, either directly or, at the air carrier's discretion, through an agent, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel in local currency or in any freely convertible other currency. Each Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. The designated airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including, but not limited to, purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the designated airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

4. Each Party shall grant to a designated airline of the other Party the right to convert into freely convertible currencies and remit at any time, in any way, from its territory to the home territory of the air carrier and, except where inconsistent with national currency laws and regulations, to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted on the date the carrier makes the initial application for remittance at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

**Article 10**

*Ground handling*

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

## Article 11
*User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the designated airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and 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 of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each 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.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 12
*Flight Safety*

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline.

**Article 13**

*Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, 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, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the 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 territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. For entry into, departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines designated by that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

**Article 14**

*Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in 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 laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

**Article 15**

*Fair competition*

Each Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Party.

**Article 16**

*Consultations and Settlement of Disputes*

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

2. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.

3. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Party. Each of the Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the

President is a national of the same country as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

4. Except as otherwise agreed, the arbitration tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing, at the request of either Party or at its discretion, within fifteen (15) days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

8. The decision of the tribunal shall be binding on the Parties.

9. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Parties.

10. If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Party may withhold, revoke, suspend or limit any rights or privileges which it has granted by virtue of this agreement to the Party in default or to the designated airline or airlines in default.

**Article 17**

*Amendments*

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Parties and shall become effective as agreed between them subject to the national laws and regulations of the Parties.

**Article 18**
*Multilateral Conventions*

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

**Article 19**
*Termination*

1. Either Party may at any time give notice to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 20**
*Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**Article 21**
*Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Finnish, Swedish, Portuguese and English languages, all texts being authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

Done in Brasília, on June 1, 2023, in two original copies.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

**MARIA LAURA DA ROCHA**
Minister, *ad interim*, of Foreign Affairs

FOR THE REPUBLIC OF FINLAND

**JOHANNA KARANKO**
Ambassador of Finland to Brazil

ANNEX

**to the Air Services Agreement between the Republic of Finland and the Federative Republic of Brazil**

1. Routes which may be operated by the designated airlines of Brazil, in both directions:

| Points of origin | Intermediate points | Points of Destination | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Any points in Brazil | Any points | Any points in Finland | Any points |

The designated airlines of Brazil may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of Brazil.

The designated airlines of Brazil may, at any given time, exercise seventh freedom traffic rights for all cargo services.

2. Routes which may be operated by the designated airlines of Finland, in both directions:

| Points of origin | Intermediate points | Points of Destination | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Any points in Finland | Any points | Any points in Brazil | Any points |

The designated airlines of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of Finland.

The designated airlines of Finland may, at any given time, exercise seventh freedom traffic rights for all cargo services.

3. Any designated airline of one Party may subject to the laws and regulations of both Parties, enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

(a) An airline or airlines established in the territory of either Party, or

(b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Parties have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are, however, subject to the condition that:

(a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and

(b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing or approval procedures, if required.

# SOPIMUS BRASILIAN LIITTOTASAVALLAN JA SUOMEN TASAVALLAN VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

Brasilian liittotasavalta ("Brasilia")

ja

Suomen tasavalta ("Suomi"),
jäljempänä "osapuolet", jotka

Ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

Haluavat edistää keskinäisiä suhteitaan siviili-ilmailun alalla ja tehdä sopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan lentoliikenneyhteydet alueidensa välille ja niiltä edelleen,

Haluavat edistää kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden kilpailuun markkinoilla ja jossa hallitusten väliintulo ja sääntely on mahdollisimman vähäistä,

Haluavat helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

Haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvatason sekä ilmaisevat vakavan huolensa ilma-alusten turvallisuuteen kohdistuvista toimista ja uhkista, jotka voivat vaarantaa henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden, vaikuttaa epäsuotuisasti lentoliikenteen toimintaan ja heikentää yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

Haluavat antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden tarjota matkustavalle ja kuljettavalle yleisölle erilaisia palveluvaihtoehtoja ja kannustaa yksittäisiä lentoyhtiöitä kehittämään ja toteuttamaan innovatiivista ja kilpailukykyistä hinnoittelua,

Ovat sopineet seuraavasta:

**1 artikla**

*Määritelmät*

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

1. "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Brasilian osalta Brasilian siviili-ilmailuviranomaista, jota edustaa Civil Aviation Agency (ANAC) ja Suomen osalta Suomen siviili-ilmailuviranomaista ja muuta henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

2. "sopimus" tarkoittaa tätä sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia;

3. "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti, ja kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin liite tai muutos on kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

4. "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;
5. "hinta" tarkoittaa hintaa tai maksua, jonka lentoyhtiö tai sen asiamies perii matkustajien (ja heidän matkatavaroidensa) ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien kansainväliseen lentokuljetukseen mahdollisesti liittyvä pintakuljetus, sekä tämän hinnan tai maksun käytettävyyttä koskevat ehdot;

6. termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys;

7. "käyttömaksu" tarkoittaa lentoyhtiöltä perittävää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden tai -palvelujen, ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä; ja

8. "Euroopan unionin perussopimukset" tarkoittavat Euroopan unionista tehtyä sopimusta ja Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta.

**2 artikla**

*Oikeuksien myöntäminen*

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat kansainvälistä lentoliikennettä:

a. oikeuden lentää laskeutumatta alueensa yli
b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määrätyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä osapuolen nimeämillä lentoyhtiöillä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä jokainen nimetty lentoyhtiö voi valintansa mukaan millä tahansa tai kaikilla lennoillaan:

a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,

b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon,

c. liikennöidä reiteillä lähtöpaikan takana olevien paikkojen, välipisteiden ja jatkopisteiden sekä osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa,

d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,

e. siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseen,

f. liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa ja markkinoida yleisölle tällaista kauttakulkuliikennettä,

g. tehdä välipysähdyksiä missä tahansa paikassa toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella,

h. kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja

i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin,

ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys, rahtilentoja lukuun ottamatta, palvelee lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa.

4. Mikä tahansa nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa edellä tarkoitettujen reittien osuudella tai osuuksilla harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä ilman, että käytettävien ilma-alusten tyypin tai lukumäärän muutoksia on rajoitettu missään paikassa reitillä.

5. Tämän sopimuksen määräysten ei pidä katsoa oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

**3 artikla**

*Nimeäminen ja lupien antaminen*

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä hoitamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen tehdään kirjallisesti toisen osapuolen ilmailuviranomaiselle.

2. Kun toinen osapuoli on ottanut vastaan tällaisen ilmoituksen ja nimetyn lentoyhtiön määrämuotoiset ja määrätyllä tavalla toimitetut hakemukset liikennöintilupien ja teknisten lupien saamiseksi, sen on myönnettävä asianmukaiset luvat käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa edellyttäen, että:

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:
(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen voimassa oleva liikennelupa; ja
(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä;

b) Brasilian nimeämän lentoyhtiön osalta:
(i) yhtiö on sijoittautunut Brasilian alueelle ja sillä on Brasilian sovellettavan lainsäädännön mukainen toimilupa, ja
(ii) Brasilia harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

c) nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

3. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

**4 artikla**

*Lupien peruuttaminen*

1. Osapuoli voi peruuttaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintiluvan tai tekniset luvat kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa niitä, jos:

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) se ei ole sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä;

b) Brasilian nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) se ei ole sijoittautunut Brasilian alueelle ja sillä ei ole Brasilian sovellettavan lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai

(ii) Brasilia ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

c) lentoyhtiö on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kohdassa mainittu luvan peruuttaminen tai oikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta saa käyttää vasta kun toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Neuvottelut aloitetaan viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

**5 artikla**

*Lakien ja määräysten soveltaminen*

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, sovelletaan toisen osapuolen nimeämiin lentoyhtiöihin.

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa ja maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, sovelletaan toisen osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, saa tehdä ainoastaan yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekoja, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

4. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoyhtiölleen tai millekään muulle lentoyhtiölle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni-, ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

**6 artikla**

*Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista*

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet sekä ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen osapuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta suoritetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a) osapuolen alueella ilma-alukseen otetut kohtuulliset varastot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

b) toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä ensiksi mainitun osapuolen, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen, alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella;

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat, sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu osapuolen nimetyn lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Osapuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

6. Tässä artiklassa määrätyt poikkeukset ovat voimassa myös silloin, kun osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat sopineet tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta toisen osapuolen alueella muun lentoyhtiön kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt samanlaiset vapautukset.

7. Mikään tämän sopimuksen kohta ei estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Brasilian nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

8. Mikään tämän sopimuksen kohta ei estä Brasiliaa määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Suomen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Brasilian alueella sijaitsevan paikan ja toisen Brasilian alueella sijaitsevan paikan välillä.

## 7 artikla

*Kapasiteettimääräykset*

1. Kumpikin osapuoli antaa osapuolten nimetyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

2. Kumpikin osapuoli sallii, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

3. Osapuolet eivät yksipuolisesti rajoita liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai säännöllisyyttä eikä toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, ellei se ole välttämätöntä tulli-, teknisistä, toiminnallisista tai ympäristösyistä. Välttämättömät rajoitukset on toteutettava yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

4. Kumpikaan osapuoli ei aseta toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle etuoikeusmääräystä, matkustaja- tai rahtikiintiötä, korvausvaatimusta yksipuolisesta liikennöinnistä tai esitä muuta kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevaa vaatimusta, joka olisi tämän sopimuksen tarkoituksen vastainen.

5. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ilmoittamaan liikenneohjelmistaan sekä yksittäisistä lennoistaan tai lentotoimintasuunnitelmistaan. Ilmoittamisvaatimusten aiheuttama hallinnollinen taakka on minimoitava, ja ilmailuviranomaisten on käsiteltävä ilmoitukset viipymättä.

**8 artikla**

*Hinnoittelu*

1. Kumpikin osapuoli antaa jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan tiedoksi viranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii osapuolen alueelta lähtevistä lennoista. Ilmoitusta ei saa vaatia tehtäväksi ennen hintojen käyttöönottoa.

3. Kumpikaan osapuoli ei ryhdy yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen hinnan käyttöönoton tai jatkamisen, jota kumman tahansa osapuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentokuljetuksesta.

4. Jos osapuoli uskoo, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisestä lentokuljetuksesta perittäväksi ehdottama hinta on epäoikeudenmukainen, kohtuuton tai syrjivä, se pyytää neuvotteluja ja ilmoittaa toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Neuvottelut pidetään viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen hinnasta, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan panemaan tämän sopimuksen täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, aiempi hinta pysyy voimassa.

**9 artikla**

*Lentoyhtiön edustus ja myynti*

1. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vapaasti hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja ja tiloja sekä hallinnollista, kaupallista, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa.

2. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja ja niihin liittyviä palveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai lentoyhtiön harkinnan mukaan asiamiehen välityksellä, lentoyhtiön nimeämien muiden edustajien tai internetin tai muun käytettävissä olevan kanavan välityksellä paikallisessa valuutassa tai muussa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

3. Kummankin osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden sallitaan maksaa paikalliset kulut, mukaan lukien, mutta ei yksinomaan polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen nimetyt lentoyhtiöt voivat harkintansa mukaan maksaa tällaiset kustannukset toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa markkinakurssilla.

4. Osapuoli antaa toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle oikeuden pyynnöstä muuntaa paikallisia tuloja vapaasti vaihdettavaksi valuutaksi ja siirtää niitä milloin tahansa ja millä tavoin tahansa alueeltaan lentoyhtiön kotialueelle ja, ellei tämä ole kansallisten valuuttalakien ja määräysten vastaista, valitsemaansa maahan siltä osin kuin tuloja ei käytetä paikallisesti. Tällaiset siirrot sallitaan sinä päivänä, jona lentoyhtiö tekee ensimmäisen siirtoa koskevan hakemuksensa, ja sillä valuuttakurssilla, jota sovelletaan maksusuorituksiin silloin, kun tulojen muuntoa ja siirtoa esitetään, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

**10 artikla**

*Maahuolinta*

Kullakin nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa toisen osapuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osaksi mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos lait ja määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan osapuolen alueella, estävät näiden palvelujen ulkoistamisen tai rajoittavat sitä tai omahuolintaa, jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä.

**11 artikla**

*Käyttömaksut*

1. Niiden maksujen, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset tai muut elimet perivät toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä, on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia. Maksut eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Joka tapauksessa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille määrättyjen käyttömaksujen ehtojen on oltava vähintään yhtä edulliset kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun lentoyhtiön saatavissa maksujen määräämishetkellä.

2. Toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä perittävät käyttömaksut saavat vastata, mutta eivät ylittää, niitä täysiä kustannuksia, jotka toimivaltaisille viranomaisille tai toimielimille aiheutuvat asianmukaisten lentoasema-, ympäristönsuojelu-, lennonvarmistus- ja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tuottamisesta ja ylläpidosta lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä. Näihin täysiin kustannuksiin voi kuulua kohtuullinen kokonaispääoman tuotto poistojen jälkeen. Laitteet ja palvelut, joiden käytöstä maksuja peritään, on tuotettava ja ylläpidettävä tehokkaasti ja taloudellisesti.

3. Osapuolet edistävät alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustavat toimivaltaisia viranomaisia tai elimiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Osapuolet kannustavat maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

4. Osapuolen ei tämän sopimuksen 16 artiklan mukaisissa erimielisyyksien sovittelumenettelyissä katsota rikkoneen tämän artiklan määräyksiä, ellei se (i) jätä kohtuullisessa ajassa suorittamatta sellaisen maksun tai käytännön tarkastelua, josta toinen osapuoli on valittanut; tai (ii) jätä tällaisen tarkastelun jälkeen toteuttamatta vallassaan olevia toimenpiteitä tämän artiklan vastaisen maksun tai käytännön oikaisemiseksi.

**12 artikla**

*Lentoturvallisuus*

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Neuvottelut pidetään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle ilmoitetaan näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeellisiksi kyseisten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön normien noudattamiseksi. Toisen osapuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin sovitun määräajan kuluessa.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä ilma-aluksen käytölle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainittujen velvoitteiden estämättä tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

4. Jos lentotoiminnan turvallisuuden varmistamiseksi on välttämätöntä ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin, kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräajaksi.

5. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti, lopetetaan heti kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

6. Edellä olevaan 2 kohtaan viitaten silloin, kun osapuolen todetaan sovitun määräajan päätyttyä edelleen toimivan sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien vastaisesti, asiasta tulisi ilmoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön pääsihteerille. Pääsihteerille tulisi ilmoittaa myös tilanteen myöhemmästä tyydyttävästä ratkaisusta.

7. Jos osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio, toiselle osapuolelle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän kolmannen valtion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupaan.

**13 artikla**

*Ilmailun turvatoimet*

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, tai muuhun molempia osapuolia sitovaan siviili-ilmailun turvatoimia koskevaan sopimukseen.

2. Osapuolet antavat pyydettäessä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

3. Osapuolet toimivat vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvatoimia koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa; osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvamääräysten mukaisesti.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan edellä 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvatoimia koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelle saapumisen, sieltä lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia ilmailun turvamääräyksiä. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kumpikin osapuoli myös harkitsee myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai tapahtuu muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoasemien tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvatoimia koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet lopetetaan heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

**14 artikla**

*Eri liikennemuotojen väliset yhteydet*

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten nimetyt lentoyhtiöt ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajat saavat rajoituksetta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuvissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelut ovat käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lentorahtipalveluita välillisesti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei harhaanjohdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

**15 artikla**

*Reilu kilpailu*

Osapuoli ryhtyy tarvittaessa kaikkiin asianmukaisiin, toimivallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kilpailuasemaan.

**16 artikla**

*Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu*

1. Läheisen yhteistyön hengessä kumman tahansa osapuolen ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta ja sen määräysten tyydyttävästä noudattamisesta. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä kun pyyntö on vastaanotettu, ellei ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovittu.

2. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyytensä kahdenvälisin neuvotteluin.

3. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, erimielisyys voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä saattaa kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jonka yhden jäsenen nimeää kumpikin osapuoli ja kolmannen nämä kaksi nimettyä välimiestä yhdessä, edellyttäen että tämä kolmas jäsen ei ole kummankaan osapuolen maan kansalainen. Osapuolet nimeävät välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on vastaanottanut toisen osapuolen diplomaattinootin, jossa pyydetään erimielisyyden ratkaisemista välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies sovitaan seuraavien

kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos osapuoli ei nimeä välimiestään kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa tai jos kolmatta välimiestä ei sovita määrättynä ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään tarvittavan välimiehen tai tarvittavat välimiehet. Jos puheenjohtajalla on toisen osapuolen maan kansalaisuus, välimiehen tai välimiehet nimeää neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

4. Ellei toisin sovita, välimiesoikeus määrittää lainkäyttövaltansa rajat tämän sopimuksen mukaisesti ja vahvistaa oman työjärjestyksensä. Välimiesoikeuden ohjeiden mukaisesti tai sopimuspuolen pyynnöstä järjestetään kokous viimeistään viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty, määrittelemään mitä asioita välimiesmenettely tarkalleen koskee ja mitä erityisiä menettelyjä on noudatettava.

5. Elleivät osapuolet toisin sovi tai välimiesoikeus toisin määrää, osapuolet toimittavat muistiot neljänkymmenenviiden (45) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty. Vastaukset on toimitettava seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Välimiesoikeus järjestää kuulemisen kumman tahansa osapuolen pyynnöstä tai oman harkintansa mukaan viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun vastaukset on toimitettava.

6. Välimiesoikeuden on pyrittävä antamaan päätös kirjallisena kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa kuuiemisen päättymisestä, tai jos kuulemista ei ole pidetty, molempien vastausten toimittamisen jälkeen. Välimiesoikeuden päätökset tehdään sen jäsenten äänten enemmistöllä.

7. Osapuolet voivat toimittaa päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä viidentoista (15) päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisesta pyynnöstä.

8. Välimiesoikeuden ratkaisu on osapuolia sitova.

9. Välimieslautakunnan kustannukset jaetaan osapuolten kesken tasan.

10. Jos jompi kumpi osapuoli laiminlyö tämän artiklan 3 kohdan mukaisen ratkaisun noudattamisen, toinen osapuoli voi rajoittaa laiminlyöneelle osapuolelle tai laiminlyöneelle nimetylle lentoyhtiöile tämän sopimuksen nojalla myöntämiään oikeuksia tai peruuttaa ne määräajaksi, toistaiseksi tai kokonaan.

**17 artikla**

*Sopimuksen muuttaminen*

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi määräajan pidentämisestä. Neuvotteluissa sovitut muutokset hyväksytään kummankin

osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, pelkästään sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välillä, ja ne tulevat voimaan siten kuin viranomaisten välillä sovitaan osapuolten kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti.

**18 artikla**

*Monenväliset yleissopimukset*

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

**19 artikla**

*Sopimuksen irtisanominen*

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

**20 artikla**

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä*

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

**21 artikla**

*Voimaantulo*

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena suomen, ruotsin, portugalin ja englannin kielellä, kaikkien tekstien ollessa todistusvoimaiset. Jos tämän sopimuksen tulkinnasta syntyy erimielisyyttä, englanninkielinen teksti on ensisijainen muunkielisiin versioihin nähden.

Tehty Brasíliassa, 1.kesäkuuta 2023.

| BRASILIAN LIITTOTASAVALLAN PUOLESTA | SUOMEN TASAVALLAN PUOLESTA |
| --- | --- |
| **MARIA LAURA DA ROCHA** | **JOHANNA KARANKO** |
| Vt Ulkoministeri | Suomen Brasilian-suurlähettiläs |

# LIITE

## sopimukseen lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja Brasilian liittotasavallan välillä

1. Reitit, joita Brasilian nimetyt lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

| Lähtöpaikat | Välipisteet | Määräpaikat | Jatkopisteet |
|---|---|---|---|
| Mikä tahansa paikka Brasiliassa | Mikä tahansa paikka | Mikä tahansa paikka Suomessa | Mikä tahansa paikka |

Brasilian nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia välipisteisiin ja/tai jatkopisteisiin. Brasilian lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välipisteitä ja jatkopisteitä.

Brasilian nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa seitsemännen vapauden liikenneoikeuksia rahtiliikenteessä.

2. Reitit, joita Suomen nimetyt lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

| Lähtöpaikat | Välipisteet | Määräpaikat | Jatkopisteet |
|---|---|---|---|
| Mikä tahansa paikka Suomessa | Mikä tahansa paikka | Mikä tahansa paikka Brasiliassa | Mikä tahansa paikka |

Suomen nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa viidennen vapauden liikenneoikeuksia välipisteisiin ja/tai jatkopisteisiin. Suomen lentoyhtiöt voivat vapaasti valita ja muuttaa välipisteitä ja jatkopisteitä.

Suomen nimetyt lentoyhtiöt voivat milloin tahansa harjoittaa seitsemännen vapauden liikenneoikeuksia rahtiliikenteessä.

3. Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi molempien osapuolten lakien ja määräysten mukaisesti osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövaraukseen tai yhteisten reittitunnusten käyttöön:

a) kumman tahansa osapuolen alueelle sijoittautuneen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa, tai

b) kolmannen osapuolen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa. Jos kyseinen kolmas osapuoli ei anna lupaa näihin verrattaviin järjestelyihin tai salli niitä toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois tai sen kautta, osapuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyitä.

Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että

(a) tällaisissa järjestelyissä liikennöivillä lentoyhtiöillä on asiaankuuluvat liikenneoikeudet, ja

(b) kaikki lentoyhtiöt noudattavat tällaisiin järjestelyihin sovellettavia vaatimuksia asiakkaille tiedottamisesta sekä ilmoittamis- tai hyväksymismenettelyistä, jos sellaisia vaaditaan.

# AVTAL MELLAN FÖRBUNDSREPUBLIKEN BRASILIEN OCH REPUBLIKEN FINLAND OM LUFTFART

Förbundsrepubliken Brasilien ("Brasilien")

och

Republiken Finland ("Finland"),
nedan "parterna",

Som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

Som önskar främja sina bilaterala förbindelser på den civila luftfartens område och ingå ett avtal i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem,

Som önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan flygbolag på marknaden, med en minimal statlig inblandning och minimal reglering,

Som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Som önskar tillgodose bästa möjliga säkerhet och skydd för den internationella lufttrafiken och som framhåller sin djupa oro över sådana dåd och hot mot luftfartsskyddet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, inverkar negativt på lufttrafiken och undergräver allmänhetens förtroende för den civila flygsäkerheten,

Som önskar ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och uppmuntra enskilda flygbolag att utveckla och genomföra innovativ och konkurrenskraftig prissättning,

Har enats om följande:

**Artikel 1**

*Definitioner*

I detta avtal gäller följande definitioner, om inte annat anges:

1. ”luftfartsmyndigheter” avser i fråga om Brasilien Brasiliens civila luftfartsmyndigheten, som företräds av Civil Aviation Agency (ANAC) och i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten, samt andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovannämnda luftfartsmyndigheterna, eller liknande uppgifter,

2. ”avtalet” avser detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

3. ”konventionen” avser konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera parten, och med alla bilagor och ändringar som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning bilagan eller ändringen vid en viss tidpunkt är i kraft för vardera parten,

4. ”utsett flygbolag” avser ett flygbolag som utsetts och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

5. "pris" avser biljettpris eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik, inbegripet eventuell land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och villkoren för tillgången till sådana biljettpriser eller avgifter,

6. "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" avser vad som anges om dem i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

7. ”brukaravgift” avser en avgift som flygbolag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster, och

8. ”EU-fördrag” avser fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

## Artikel 2

*Trafikrättigheter*

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik:

a. rätt att flyga över dess territorium utan att landa

b. rätt att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål.

2. Vardera parten beviljar den andra parten i detta avtal fastställda rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer kallas nedan "överenskommen trafik" respektive "fastställda linjer". De flygbolag som utsetts av den ena parten har vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som anges i punkt 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificeras för denna linje i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

3. Varje utsett flygbolag får, då det bedriver överenskommen trafik på en fastställd linje, på vilken flygning som helst eller alla flygningar, enligt val

a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,

b. kombinera olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,

c. på linjerna trafikera bakom-, mellan- och bortomliggande orter och orter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

d. avstå från att landa på en eller flera orter,

e. var som helst på linjerna överföra trafik från vilket som helst av sina luftfartyg till vilket som helst annat luftfartyg,

f. trafikera till en ort bakom vilken ort som helst på dess territorium antingen genom att byta eller genom att inte byta luftfartyg eller flygnummer och marknadsföra sådan transittrafik för allmänheten,

g. göra mellanlandningar på vilken ort som helst inom eller utanför den andra partens territorium,

h. transportera transittrafik genom den andra partens territorium, och

i. kombinera trafik för befordran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen, med undantag av fraktflyg, betjänar en ort inom den parts territorium som utsett flygbolaget.

4. Alla utsedda flygbolag får på alla avsnitt av de fastställda linjerna bedriva internationell lufttrafik utan inskränkning i rätten att ändra det antal eller den typ av luftfartyg som används på någon ort.

5. Bestämmelserna i detta avtal ska inte anses berättiga ett av den ena parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

**Artikel 3**

*Utseende av flygbolag och tillstånd*

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett beslut att utse ett bolag. Utseendet ska ske skriftligen till den andra partens luftfartsmyndighet.

2. Parterna ska med kortast möjliga handläggningstid bevilja korrekt gjorda ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd från den andra partens utsedda flygbolag, om följande villkor är uppfyllda:

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland:

i) bolaget är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och har en gällande operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, och

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i samband med utseendet,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Brasilien:

i) bolaget är etablerat inom Brasiliens territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Brasilien, och

ii) Brasilien utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

c) det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren i de lagar och föreskrifter som normalt tillämpas på internationell lufttrafik av den part som behandlar ansökan.

3. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

**Artikel 4**

*Återkallande av tillstånd*

1. Vardera parten får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens flygbolag i följande fall:

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland:

i) flygbolaget inte är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i samband med utseendet,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Brasilien:

i) bolaget inte är etablerat inom Brasiliens territorium eller det inte har tillstånd utfärdat i enlighet med Brasiliens tillämpliga lagstiftning, eller

ii) Brasilien inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som avses i artikel 5 i detta avtal.

2. Såvida inte ett omedelbart återkallande, tillfälligt indragande eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får parten utöva sina rättigheter först efter samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter en begäran om samråd eller i enlighet med vad som annars har överenskommits mellan parterna.

**Artikel 5**

*Tillämpning av lagar och föreskrifter*

1. En parts lagar och föreskrifter om inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell lufttrafik eller om drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, ska tillämpas på den andra partens utsedda flygbolag.

2. En parts lagar och föreskrifter om inresa i, uppehåll i eller avgång från det egna territoriet i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter som gäller ankomst, avfärd, emigration och immigration, tull, hälsa och karantän, ska under uppehåll inom detta territorium tillämpas på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med ett luftfartyg från den andra partens utsedda flygbolag.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom endera partens territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, ska endast genomgå en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar.

4. Ingendera parten får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull och karantän och andra motsvarande föreskrifter.

**Artikel 6**

*Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter*

1. Luftfartyg som används för internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den ena parten samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjoljor samt förråd (inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg ska vid ankomsten till den andra partens territorium vara befriade från alla skatter, tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut ur landet eller förbrukas av de berörda luftfartygen vid flygningar över nämnda territorium.

2. Befriade från skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1 i denna artikel, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, är likaså

a) luftfartygsförråd som tas ombord inom en parts territorium i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport som utsetts av den andra parten,

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport,

c) bränsle, smörjoljor och tekniskt förbrukningsmaterial som införs eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning i internationell lufttransport ombord på ett luftfartyg som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den förstnämnda parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget,

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar samt i skälig utsträckning reklam- och promotionsmaterial avsedda att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten och som förs in till den andra partens territorium.

3. Det får krävas att materiel enligt punkt 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

4. Luftburen standardutrustning samt material, förråd och reservdelar som normalt finns ombord på luftfartyg som används av ett flygbolag som utsetts av den ena parten, får lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

5. Bagage och frakt i direkt transittrafik över en parts territorium är befriade från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

6. De undantag som anges i denna artikel ska också gälla när ett flygbolag som har utsetts av den ena parten har ingått avtal med ett annat flygbolag om lån eller överföring inom den andra partens territorium av varor som specificeras i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra flygbolag också beviljats sådana befrielser av den andra parten.

7. Ingenting i detta avtal hindrar Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Brasilien och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

8. Ingenting i detta avtal hindrar Brasilien från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Finland och som går i trafik mellan en ort i Brasilien och en annan ort i Brasilien.

**Artikel 7**

*Bestämmelser om kapacitet*

1. Vardera parten ska ge flygbolag som utsetts av parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta de utsedda flygbolagen att på grundval av affärsmässiga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för de internationella lufttransporter det erbjuder.

3. Ingendera parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

4. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag krav på företrädesrätt, passagerar- eller fraktkvoter, ersättningsyrkande för ensidig trafik eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

5. Vardera parten får kräva att de flygbolag som utsetts av den andra parten meddelar sina trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sina verksamhetsplaner. Den administrativa börda som följer av anmälningskravet ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål.

**Artikel 8**

*Prissättning*

1. Vardera parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av affärsmässiga överväganden.

2. Vardera parten får kräva att ett utsett flygbolag underrättar myndigheterna om de priser som bolaget tar ut för trafik från partens territorium. Det få inte krävas arr en underrättelse ska göras innan priserna har tagits i bruk.

3. Ingendera parten får vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttransport.

4. Om en part anser att ett pris som avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra parten för internationell lufttransport är orättvist, oskäligt eller diskriminerande, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna når samförstånd om det pris som anmälan om missnöje gäller, gör vardera parten sitt yttersta för att genomföra detta avtal. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

## Artikel 9

*Representation av flygbolaget och försäljning*

1. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, fritt inrätta och upprätthålla sådana kontor och lokaler samt administrativ och kommersiell personal och personal för tekniska uppgifter och drift samt annan specialistpersonal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. De flygbolag som parterna utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster och anknytande tjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller, om flygbolagen så önskar, genom ombud, andra företrädare som flygbolaget utsett eller via internet eller andra tillgängliga kanaler, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för den andra partens utsedda flygbolag att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Det ska vara tillåtet för båda parternas utsedda flygbolag att inom den andra partens territorium betala lokala kostnader, inbegripet men inte uteslutande bränslekostnader, i lokal valuta. Vardera partens utsedda flygbolag får, enligt eget övervägande, inom den andra partens territorium betala sådana utgifter i fritt konvertibla valutor enligt marknadskursen.

4. Parten ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan fritt konvertibel valuta och när som helst, och på vilket sätt som helst, överföra dem från sitt territorium till flygbolagets hemområde och om detta inte bryter mot nationella valutalagar och föreskrifter, till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas den dag då flygbolaget gör sin första begäran om överföring, och till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

## Artikel 10

*Marktjänster*

Varje utsett flygbolag har rätt att sköta sina egna marktjänster inom den andra partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val, antingen helt eller delvis, till vilken bemyndigad tillhandahållare av sådana tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på marktjänster på den ena partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

## Artikel 11

*Användaravgifter*

1. De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter för flygbolag som utsetts av den andra parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2. De användaravgifter som tas ut av flygbolag som utsetts av den andra parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

3. Båda parter ska uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de flygbolag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska uppmuntra dessa att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 16 ska en part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om parten i) inte inom skälig tid ser över den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller ii) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid översynen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

## Artikel 12

*Flygsäkerhet*

1. En part får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Samrådet ska äga rum inom trettio (30) dagar från begäran.

2. Om en part efter ett sådant samråd finner att den andra parten på de områden som nämns i punkt 1 inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som uppfyller de normer som vid tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen, ska den andra parten meddela dessa iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla de berörda normerna av Internationella civila luftfartsorganisationen. Den andra avtalsslutande parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, ska kunna utföra inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening för användningen av luftfartyget. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med denna inspektion att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som krävs för luftfartyget och dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen.

4. Om det för att säkerställa flygsäkerheten är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera parten rätten att omedelbart tillfälligt återkalla eller att ändra trafiktillståndet för den andra partens flygbolag.

5. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med punkt 4 i denna artikel ska upphöra så snart orsaken till denna åtgärd inte längre föreligger.

6. Om det med hänvisning till punkt 2 konstateras att en part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fortfarande handlar i strid med normer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas. Generalsekreteraren ska också informeras om en senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. Om en part har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en tredjestat, ska de rättigheter som tillkommer den andra parten enligt denna artikel tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna tredjestat och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

**Artikel 13**

*Luftfartsskydd*

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna särskilt handla i överensstämmelse med konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, eller något annat avtal som gäller säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten och som är bindande för bägge parter.

2. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

3. Parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de normer och de tekniska krav för luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som utgör bilagor till konventionen i den omfattning dessa bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, eller som är etablerade inom Finlands territorium i enlighet med EU-fördragen och utfärdats operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium att handla i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Finlands territorium krävs att luftfartygsoperatörerna iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran, får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

**Artikel 14**

*Intermodala transporttjänster*

Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt till eller från vilken ort som helst inom parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Flygbolagen får, om de så önskar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

**Artikel 15**

*Rättvis konkurrens*

Vardera parten ska vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin behörighet för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt påverkar konkurrenssituationen för de flygbolag som utsetts av den andra parten.

**Artikel 16**

*Samråd och tvistlösning*

1. I en anda av nära samverkan kan parternas luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och om tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot, om inte något annat överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

2. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska parterna i första hand försöka lösa tvisten genom bilaterala förhandlingar.

3. Om parterna inte lyckas nå en förhandlingslösning, kan tvisten på begäran av någondera parten hänskjutas till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän. Vardera parten utser då en skiljeman och dessa två skiljemän tillsammans utser den tredje, under villkor att den tredje skiljemannen inte har samma nationalitet som någondera parten. Vardera parten ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från det att en part av den andra parten har mottagit en diplomatisk not med begäran om biläggande av tvisten med hjälp av en

skiljenämnd, och parterna ska komma överens om den tredje skiljemannen inom ytterligare sextio (60) dagar. Om någon av parterna inte utser en skiljeman inom sextio (60) dagar eller om parterna inte kommer överens om den tredje skiljemannen inom den angivna tiden, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på begäran av parten utse den skiljeman eller de skiljemän som behövs. Om ordföranden har samma nationalitet som endera parten, ska utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

4. Om man inte kommer överens om annat, ska skiljenämnden fastställa gränserna för sin jurisdiktion i enlighet med detta avtal och anta sin egen arbetsordning. Inom femton (15) dagar från det att inrättandet av skiljenämnden är fullbordat ska, i enlighet med skiljenämndens anvisningar eller på en parts begäran, ett möte hållas där nämnden i detalj ska avgöra vilka frågor som blir föremål för skiljeförfarandet och vilket särskilt förfarande som ska följas.

5. Om man inte kommer överens om annat och om skiljenämnden inte anger något annat, ska båda parterna lämna in sina memorandum inom fyrtiofem (45) dagar från det att inrättandet av skiljenämnden är fullbordat. Svaromål ska lämnas inom ytterligare sextio (60) dagar. Skiljenämnden ska höra parterna muntligen om en part begär det eller enligt egen prövning inom femton (15) dagar från det att tiden för att lämna in svaromål löpte ut.

6. Skiljenämnden ska sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom trettio (30) dagar från det att parterna hördes muntligen, eller, om de inte har hörts, från det att båda svaromålen lämnades in. Skiljenämnden fastställer sitt avgörande med majoritet.

7. Parterna får begära förtydligande av avgörandet inom femton (15) dagar från det att avgörandet fastställts, och ett förtydligande ska utfärdas inom femton (15) dagar från en sådan begäran.

8. Skiljenämndens avgörande är bindande för parterna.

9. Kostnaderna för skiljenämnden delas jämnt mellan parterna.

10. Om någondera parten underlåter att iaktta ett avgörande enligt punkt 3 i denna artikel, får den andra parten begränsa de rättigheter som parten med stöd av detta avtal beviljat den part eller det utsedda flygbolag som underlåtit att iaktta avgörandet eller återkalla rättigheterna för viss tid, tillsvidare eller permanent.

**Artikel 17**

*Ändring av avtalet*

1. Om en part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i frågan med den andra parten. Samråd ska inledas inom sextio (60) dagar från den dag då begäran framfördes, om inte båda parterna kommer överens om en förlängning av denna tidsfrist. Ändringar som överenskommits vid samråd ska godkännas

av vardera parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna har meddelat varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad dessa myndigheter avtalar i enlighet med parternas nationella lagar och föreskrifter.

**Artikel 18**

*Multilaterala konventioner*

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i den ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal påverkas av bestämmelserna i konventionen.

**Artikel 19**

*Uppsägning av avtalet*

1. En part får när som helst säga upp avtalet genom att underrätta den andra parten om detta. Underrättelsen ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. I detta fall upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen, om inte parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 20**

*Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen*

Detta avtal och ändringar av det ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 21**

*Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på finska, svenska, portugisiska och engelska, vilka alla texter är lika giltiga. Vid skiljaktiga tolkningar av detta avtal ska den engelska texten ha företräde i förhållande till de andra språkversionerna.

Upprättat i Brasília, den 1 juni 2023.

FÖR FÖRBUNDSREPUBLIKEN BRASILIEN

**MARIA LAURA DA ROCHA**
Ställföreträdande utrikesminister

FÖR REPUBLIKEN FINLAND

**JOHANNA KARANKO**
Finlands ambassadör i Brasilien

## BILAGA

## till avtalet mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart

1. Linjer som flygbolag utsedda av Brasilien kan trafikera i båda riktningarna

| Avgångsorter | Mellanliggande orter | Destinationsorter | Bortomliggande orter |
|---|---|---|---|
| Vilken ort som helst i Brasilien | Vilken ort som helst | Vilken ort som helst i Finland | Vilken ort som helst |

Flygbolag utsedda av Brasilien får när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter till mellanliggande orter och/eller bortomliggande orter. Brasiliens flygbolag får fritt välja och ändra mellanliggande orter och bortomliggande orter.

Flygbolag utsedda av Brasilien kan när som helst utöva sjunde frihetens trafikrättigheter vid alla frakttjänster.

2. Linjer som flygbolag utsedda av Finland får trafikera i båda riktningarna

| Avgångsorter | Mellanliggande orter | Destinationsorter | Bortomliggande orter |
|---|---|---|---|
| Vilken ort som helst i Finland | Vilken ort som helst | Vilken ort som helst i Brasilien | Vilken ort som helst |

Flygbolag utsedda av Finland får när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter till mellanliggande orter och/eller bortomliggande orter. Finlands flygbolag får fritt välja och ändra mellanliggande orter och bortomliggande orter.

Flygbolag utsedda av Finland kan när som helst utöva sjunde frihetens trafikrättigheter vid alla frakttjänster.

3. Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med båda parternas lagar och föreskrifter delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och användning av gemensamma linjekoder

a) med flygbolag som är etablerade på någondera partens territorium, eller

b) med en tredje parts flygbolag; om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är parterna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang.

De ovannämnda bestämmelserna förutsätter dock:

a) att de trafikerande flygbolag i sådana arrangemang har de trafikrättigheter som behövs, och

b) att alla flygbolag iakttar de krav som tillämpas på sådana arrangemang i fråga om information till kunder samt anmälnings- eller godkännandeförfaranden, om sådana krävs.