

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet med Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart samt antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Propositionen hänför sig till det strategiska målet Fungerande bostadsmarknader och smidig trafik i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering.

Luftfartsavtalet mellan Finland och Brasilien är till sin karaktär ett bilateralt luftfartsavtal. I avtalet kommer parterna bland annat överens om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att utöva de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis.

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Brasilien. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik över länderna, mellan dem och genom dem samt från länderna till tredjeländer. Finland har inget tidigare luftfartsavtal med Brasilien.

Enligt avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senare meddelandet har lämnats. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 Avtalets målsättning	3
3 De viktigaste förslagen	4
4 Propositionens konsekvenser	4
5 Remissvar	5
6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	5
7 Ikraftträdande	8
8 Bifall av Ålands lagting	8
9 Verkställighet och uppföljning	8
10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	8
10.1 Behovet av riksdagens samtycke	8
10.2 Behandlingsordning	12
LAGFÖRSLAG	14
Lag om avtalet med Brasilien om luftfart	14
FÖRDRAGSTEXT	15
ANDRA BILAGOR	37
BILAGA	37

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Det har inte tidigare funnits något gällande luftfartsavtal mellan Finland och Brasilien. Genom det bilaterala luftfartsavtal mellan Finland och Brasilien, som nu föreläggs för godkännande och som undertecknades i Brasília den 1 juni 2023, möjliggörs utvecklandet av lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan länderna. I avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU-flygbolag.

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

Finland förhandlade med Brasilien om ett luftfartsavtal den 14 september 2018 i Brasília i Brasilien och den 7 december 2021 i Bogotá i Colombia vid de luftfartsförhandlingar som organiserades av Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO. Avtalstexten paraferades efter förhandlingarna. Avtalet undertecknades den 1 juni 2023 i Brasília.

Beredningen på nationell nivå

Finlands viktigaste mål vid avtalsförhandlingarna var att möjliggöra bilaterala lufttrafikförbindelser och lufttrafikmarknader genom ett luftfartsavtal.

Republikens president beviljade fullmakt att underteckna avtalet den 25 maj 2023. Kommunikationsministeriet tillsatte den 11 september 2018 en förhandlingsdelegation för de första luftfartsförhandlingarna mellan Finland och Brasilien som fördes den 14 september 2018 i Brasília i Brasilien, och den 2 december 2021 en förhandlingsdelegation för de andra luftfartsförhandlingarna mellan Finland och Brasilien som fördes den 7 december 2021 i Bogotá i Colombia. Medlemmar i förhandlingsdelegationen var representanter för kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket samt verkets företrädare, det dåvarande Trafiksäkerhetsverket. I de första förhandlingarna deltog som medlem i delegationen även Finlands dåvarande ambassadör i Brasilien. Dessutom hade representanter för finska flygbolag och flygplatser rätt att delta i förhandlingarna som observatörer.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på avtalet. Beredningsmaterialet för propositionen finns offentligt tillgängliga på adressen <https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/176018/kuvaukset>.

2 Avtalets målsättning

Syftet med avtalet är att möjliggöra utvecklandet av lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan Finland och Brasilien. Syftet med avtalet är att främja konkurrenskraften genom att förbättra förutsättningarna för näringsliv och företagande.

I avtalet kommer parterna bland annat överens om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att utöva de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs

lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer.

De ovan beskrivna viktigaste målen för avtalet uppnås bland annat genom följande bestämmelser i avtalet:

I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan dem och genom dem samt från länderna till tredjeländer.

I artikel 3 i avtalet föreskrivs det att en part genom ett skriftligt meddelande till den andra parten kan utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik. I artikeln föreskrivs det dessutom att de flygbolag som utsetts av parterna ska vara etablerade på den parts territorium som har utsett flygbolaget.

Enligt artikel 7 i avtalet har sådana flygbolag som utsetts av parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet.

Enligt artikel 8 i avtalet ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Genom artiklarna 9 och 10 i avtalet garanteras parternas utsedda flygbolag lika och omfattande affärsverksamhetsmöjligheter bland annat i fråga om försäljning och marktjänster.

Genom artikel 15 i avtalet garanteras rättvis konkurrens inom lufttrafiken.

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart. Propositionen innehåller också ett förslag till en så kallad blankettlag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet öppnar möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Brasilien. I avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU-flygbolag. Detta för med sig en ekonomisk fördel för flygbolag och konsumenter.

Lufttrafiken mellan Finland och Brasilien förväntas fortsätta som för närvarande, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt. Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft genom att förbättra förutsättningarna för företagande.

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisationer och personal på nationell nivå.

5 Remissvar



6 Bestämmelserna i fördraget och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Bestämmelserna i avtalet grundar sig på EU:s och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standardavtalsklausuler.

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att de önskar ingå ett luftfartsavtal i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem, samt att de önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan flygbolag på marknaden, med minimal statlig inblandning och reglering och att de önskar säkerställa en hög nivå på flygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella lufttrafiken.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet.

Artikel 2. Trafikrättigheter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standardavtalsklausuler om den ömsesidiga rättigheten för båda ländernas utsedda trafikidkare att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. Enligt artikel 2.3 behöver fraktflyg inte betjäna en ort inom den parts territorium som utsett flygbolaget för att ha rätt att bedriva trafik. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I artikel 2.5 förbjuds i enlighet med internationell praxis cabotage, det vill säga trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 13 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln föreskrivs det att en part får utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik. Artikeln gör det möjligt att utse i Finland etablerade EU-flygbolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln föreskrivs det under vilka förutsättningar den behöriga myndigheten i en av parterna ska bevilja ett trafiktillstånd och tekniska tillstånd efter att ha fått en ansökan om trafiktillstånd och tekniskt tillstånd från ett lufttrafikföretag i den andra parten. Ett trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i styckena i artikeln är uppfyllda. I Finland beviljas operativ licens av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 121 § i lagen om transportservice.

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. I artikeln föreskrivs det om situationer där parterna får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens utsedda flygbolag. Centrala kriterier är avsaknad av de förutsättningar för tillstånd som anges i den föregående artikeln. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikrättigheterna inte är nödvändig för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter.

Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter. I artikeln föreskrivs det att den andra partens lagar och föreskrifter ska iaktas av parternas lufttrafikföretag vid tillträde till, uppehåll i eller avgång från den andra partens territorium. På motsvarande sätt ska på passagerare, besättning,

frakt eller post tillämpas den partens lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i och avgång från landet. Dessutom innehåller artikeln bestämmelser om en förenklad kontroll av passagerare i direkt transittrafik samt om likabehandling av flygbolag som bedriver internationell lufttrafik.

Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler innehåller artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom lufttrafiken på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU-modellklausulen ska enligt artikel 6.7 bestämmelserna i detta avtal inte hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och 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 en ort i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 7. Kapacitetsbestämmelser. I artikeln bekräftas att de flygbolag som utsetts av parterna har lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet samt att flygbolagen har rätt att bestämma turtäthet och kapacitet på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Artikel 8. Prissättning. I artikeln föreskrivs det att parterna ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Artikeln innehåller bestämmelser om ett samrådsförfarande som ska vidtas om en part anser att ett pris strider mot bestämmelserna i artikeln.

Artikel 9. Representation av flygbolaget och försäljning. I artikeln tryggas rätten för parternas utsedda flygbolag att marknadsföra flygtrafik och att sälja flygbiljetter inom den andra partens territorium i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. I artikeln tryggas också rätten för parternas utsedda flygbolag att överföra inkomster utan sär-skilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål.

Artikel 10. Markttjänster. I artikeln bekräftas rätten för utsedda flygbolag att sköta sina egna markttjänster eller att lägga ut dem på entreprenad. I artikeln tryggas vidare likabehandling av flygbolag, om en parts lagar och föreskrifter begränsar flygbolagens rättigheter i fråga om markttjänster. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Artikel 11. Användaravgifter. I artikeln föreskrivs det att de avgifter som parternas behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska grunda sig på kostnaderna och de får inte vara diskriminerande. När användaravgifterna fastställs strävar man efter att höra de lufttrafikföretag som använder tjänsterna. Dessutom innehåller artikeln bestämmelser om förfarandet vid sådan tvistlösning som hänför sig till artikeln.

Artikel 12. Flygsäkerhet. I artikeln föreskrivs det om de åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten. I artikel 12.3 föreskrivs det att parternas representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, ska kunna utföra inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag. Enligt artikel 12.7 ska bestämmelserna i artikeln tillämpas också i det fallet att en part har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en tredjestat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter i anslutning till luftfarten finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), i luftfartslagen och i lagen om transportservice.

Artikel 13. Luftfartsskydd. I artikeln hänvisas det till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsarrangemangen. I Finland finns bestämmelser om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen.

Artikel 14. Intermodala transporttjänster. I artikeln föreskrivs det att parternas flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster i samband med internationell lufttransport av gods ska tillåtas att välja vilka som helst land- och sjötransportsätt för godstransport.

Artikel 15. Rättvis konkurrens. I artikeln föreskrivs det att parterna vid behov ska vidta åtgärder 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. Enligt artikeln ska parterna i första hand försöka lösa meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikel 16.3 föreskrivs det att om parterna inte lyckas nå en förhandlingslösning, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en skiljenämnd. I artikeln föreskrivs det om de förfaranden som ska tillämpas vid skiljeförfarande.

Artikel 17. Ändring av avtalet. I artikeln föreskrivs det om det förfarande genom vilket avtalet ändras och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver. Parternas luftfartsmyndigheter kan avtala om ändringar av bilagan till avtalet.

Artikel 18. Multilaterala konventioner. I artikeln föreskrivs det att en multilateral konvention om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten ska ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 kan tillgripas av parterna i syfte att avgöra i vilken mån bestämmelserna i det bilaterala avtalet berörs av bestämmelserna i den multilaterala konventionen.

Artikel 19. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det om förfarandet för uppsägning av avtalet. Enligt artikel 19.1 får en part när som helst skriftligen på diplomatisk väg säga upp avtalet genom att underrätta den andra parten om detta. Enligt artikel 19.2 upphör avtalet att gälla efter tolv månader från den dag då den andra parten tog emot underrättelsen.

Artikel 20. Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen. Enligt artikeln ska avtalet och varje ändring i avtalet registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 21. Ikraftträdande. I artikeln föreskrivs det om ikraftträdandet av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna genom utväxling av diplomatiska noter har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

Bilaga. Bilagan till avtalet innehåller preciseringar av de linjer på vilka utsedda flygbolag får flyga. I bilagan preciseras det hur flygbolag kan bedriva trafik till mellan- och bortomliggande orter samt mellan tredjeländer. I bilagan preciseras också de förutsättningar under vilka flygbolag utsedda av parterna kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och gemensamma linjekoder.

Ikraftträdandet av avtalet kräver inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

7 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 i avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Enligt artikeln träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senare meddelandet har lämnats. Brasilien har genom en diplomatisk not meddelat att Brasilien har uppfyllt förutsättningarna för det nationella ikraftträdandet den 5 september 2025.

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Följaktligen förutsätter ikraftträdandebestämmelsen i avtalet inte att lagtinget ger sitt bifall i enlighet med 59 § i självstyrelselagen för Åland för att träda i kraft i landskapet.

9 Verkställighet och uppföljning

Enligt artikel 16 i avtalet strävar båda parterna efter att parternas luftfartsmyndigheter när som helst kan begära samråd om genomförandet, tolkningen, tillämpningen och tillfredsställande efterlevnad av avtalet.

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Fördelningen av befogenheter mellan EU och medlemsstaterna

Internationella relationer mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer inom luftfartsområdet har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer, genom bilagor till dessa avtal och genom andra besläktade bilaterala eller multilaterala överenskommelser. Enligt de domar som meddelats av Europeiska unionens domstol i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv befogenhet när det gäller vissa frågor i bilaterala avtal. Till följd av domarna ska alla gällande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer, som innehåller bestämmelser som står i strid med unionsrätten, ändras eller ersätts med nya avtal som är förenliga med unionsrätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis hör till unionens och delvis till medlemsstaternas befogenhet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande fastställts mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen överensstämmer med unionens lagstiftning. Genom förordningen om yttre förbindelser har det skapats en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva befogenhet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del som befogenheten i ärendet i fråga i princip hör till unionen.

I ljuset av förfarandet enligt förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som hör till såväl medlemsstatens som Europeiska unionens befogenhet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots befogenhetsfördelningen godkänner riksdagen dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs dessutom att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser för att ingå avtal behövs från kommissionen för sådana avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i princip hör till unionens exklusiva befogenhet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens befogenhet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Medlemsstaternas nationella befogenhet begränsas närmast till hur en medlemsstat ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall.

En medlemsstat ska på förhand till kommissionen meddela sina avsikter att inleda förhandlingar med ett tredjeland samt ange uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt all annan relevant information. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i sådana förhandlingar. Enligt förordningen får en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som utarbetats och fastställts gemensamt av medlemsstaterna och kommissionen, vilka säkerställer att medlemsstaternas flygbolag behandlas lika. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer anmäla resultatet av förhandlingarna till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om avtalet införlivar de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte införlivar standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Europeiska kommissionen godkände den 23 maj 2023 förhandlingsresultatet mellan Finland och Brasilien i enlighet med förordningen om yttre förbindelser.

Förordningar som gäller de frågor som omfattas av luftfartsavtalet mellan Finland och Brasilien är bland annat förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*EASA-förordningen*), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (*slot-förordningen*), inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet ((EU) N:o 2019/317), förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bland annat om marktjänster (96/67/EG, *direktivet om marktjänster*) och om flygplatsavgifter (2009/12/EG, *direktivet om flygplatsavgifter*).

På denna grund hör åtminstone artikel 1 (Definitioner), artikel 3.2 a (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd), artikel 4.1 a (Återkallande av tillstånd), artikel 5 (Tillämpning av lagar och föreskrifter), artikel 6 (Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter), artikel 8 (Prissättning), artikel 9 (Representation av flygbolaget och försäljning), artikel 10

(Markttjänster), artikel 11 (Användaravgifter), artikel 12 (Flygsäkerhet), artikel 13 (Luftfartsskydd) och artikel 15 (Rättvis konkurrens) till unionens och delvis till medlemsstaternas befogenhet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På avtalets bestämmelser om i synnerhet lika behandling av flygbolagen, rättvis konkurrens och prissättning tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag, eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör på dessa grunder en bestämmelse i en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (se till exempel GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 i avtalet uppräknas och definieras de begrepp som används i avtalet. Bestämmelser av detta slag som indirekt inverkar på tolkningen och tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 2 i avtalet innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte förutsätter några kompletterande nationella bestämmelser. I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan således anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artiklarna 3 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 13 kap. i lagen om transportservice. Artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 i avtalet finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning, frakt, bagage och post som finns på Finlands territorium. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Bestämmelser om det som föreskrivs i artikeln finns i 13 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6 i avtalet innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen

föreskrivs om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 7 i avtalet bestäms det om flygtrafikens kapacitet och meddelande om trafikprogram. Enligt 123 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafikvillkor. Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 8 i avtalet föreskrivs det om prissättning. Ett flygbolag som utsetts beslutar enligt artikeln om priserna för lufttrafik på grundval av marknadsmässiga och kommersiella överväganden. Transport- och kommunikationsverket fastställer enligt 123 § i lagen om transportservice vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och de är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Bestämmelserna hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 9 i avtalet, som gäller representation av flygbolaget och försäljning, innehåller bestämmelser om etableringsfrihet. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 10 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina markttjänster på flygplatserna. Om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om markttjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 11 i avtalet föreskrivs det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 12 i avtalet, som gäller säkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen och lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 13 i avtalet innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland finns bestämmelser om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfarts-lagen, och således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 14, som gäller intermodala transporttjänster, hör i fråga om tulltjänster till området för lagstiftningen, men i huvudsak kommer man överens om de bestämmelser som artikeln gäller genom villkoren i transportavtal mellan lufttrafikföretag och andra tjänsteleverantörer.

Bestämmelser om det som föreskrivs i artikel 15 i avtalet om rättvis konkurrens finns i konkurrenslagen (948/2011). Till den del det är frågan om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna tillämpas konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget. Således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 16 i avtalet innehåller bestämmelser om skiljeförfaranden, och avgörandena i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller

bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Enligt artikel 17.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska justeringar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar bestämmelserna i avtalet, bl.a. om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelseernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

10.2 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i grundlagens 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i den lagen. I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition RP 10/2012 rd som gäller protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kunde fattas med enkel majoritet och att lagförslaget kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och sättande ikraft av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Luftfartsavtalet mellan Finland och Brasilien har ingåtts inom ramen för den nämnda mekanismen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Eftersom avtalet inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalet enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

1. Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Brasília den 1 juni 2023 ingångna avtalet mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart.

2. Kläm

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om avtalet med Brasilien om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Brasília den 1 juni 2023 mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien ingångna avtalet om luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN
FINLAND OCH
FÖRBUNDSREPubLIKEN BRASILIEN
OM LUFTFART**

Republiken Finland ("Finland") och
Förbundsrepubliken Brasilien ("Brasilien"),
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:

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

The Republic of Finland ("Finland") and the
Federative Republic of Brazil ("Brazil"),
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:

Artikel 1 *Definitioner*

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

1. "luftfartsmyndigheter" avser i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Brasilien Brasiliens civila luftfartsmyndigheten, som företräds av Civil Aviation Agency (ANAC), 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 biljettpreis 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 biljettpreiser 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,

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. "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,

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. 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

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

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

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

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.

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 the 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. 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.

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. 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.

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. 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.

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.

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 smörjolja 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.

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. 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 skäligen 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, smörjolja 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.

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. 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.

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. 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 anmälningsskravet 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 får inte krävas att 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.

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. 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.

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. 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 *Markttjänster*

Varje utsett flygbolag har rätt att sköta sina egna markttjänster 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 markttjänster 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 markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Artikel 11 *Användaravgifter*

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. De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa och skäligen. 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 av 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 föreslagna 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

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

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,

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

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

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

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

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

parten ska se till att verkkningsfulla 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 skäligen 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

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

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.

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. 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 någondra 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 någondra 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

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

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 iakttä 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 iakttä 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.

(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

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

Multilateral 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.

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.

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 Republiken Finland

För Förbundsrepubliken Brasilien

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 at Brasília on 1 June 2023

For the Republic of Finland

For the Republic of Brazil

BILAGA

till avtalet mellan Republiken Finland och Förbundsrepubliken Brasilien om luftfart

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
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.

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:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
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:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
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.