

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Brasilian liittotasavallan kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan ja Brasilian liittotasavallan välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman strategiseen tavoitteeseen Toimivat asuntomarkkinat ja sujuva liikenne.

Suomen ja Brasilian välinen lentoliikennesopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus. Sopimuksessa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaamalla uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Brasilian välillä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Suomella ei ole aikaisempaa lentoliikennesopimusta Brasilian kanssa.

Sopimuksen mukaan osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä myöhemmän ilmoituksen antamisesta. Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu.....	3
2 Sopimuksen tavoitteet.....	3
3 Keskeiset ehdotukset.....	4
4 Esityksen vaikutukset	4
5 Lausuntopalaute.....	5
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	5
7 Voimaantulo	8
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	8
9 Toimeenpano ja seuranta	8
10 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	8
10.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	8
10.2 Käsittelyjärjestys.....	12
LAKIEHDOTUS	14
Laki lentoliikenteestä Brazilian kanssa tehdystä sopimuksesta	14
SOPIMUSTEKSTI	15
MUUT LIITTEET	38
LIITE	38

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Suomen ja Brasilian välillä ei ole ollut aiemmin voimassa lentoliikennesopimusta. Nyt hyväksyttäväksi esitettävällä, Brasíliassa 1.6.2023 allekirjoitetulla Suomen ja Brasilian kahdenvälisellä lentoliikennesopimuksella mahdollistettaisiin lentoliikennesuhteiden ja –markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimuksessa on otettu huomioon EU-oikeuden vaatimus EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapaudesta EU:n alueella

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

Suomi neuvotteli Brasilian kanssa lentoliikennesopimuksesta 14.9.2018 Brasíliassa, Brasíliassa ja 7.12.2021 Bogotassa, Kolumbiassa järjestetyssä ICAO:n lentoliikenneneuvottelutapahtumassa. Sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Sopimus on allekirjoitettu 1.6.2023 Brasíliassa.

Kansallinen valmistelu

Suomen tärkein tavoite sopimusneuvotteluissa oli kahdenvälisen lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden mahdollistaminen lentoliikennesopimuksella.

Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 25.5.2023. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.9.2018 neuvotteluvaltuuskunnan ensimmäisiin Suomen ja Brasilian välisiin, 14.9.2018 Brasíliassa, Brasíliassa järjestettyihin lentoliikenneneuvotteluihin ja 2.12.2021 neuvotteluvaltuuskunnan toisiin Suomen ja Brasilian välisiin, 7.12.2021 Bogotassa, Kolumbiassa järjestettyihin lentoliikenneneuvotteluihin. Neuvotteluvaltuuskuntaan kuului jäseniä liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä liikenne- ja viestintävirastosta ja sen silloisesta edeltäjästä Liikenteen turvallisuusvirastosta. Ensimmäisiin neuvotteluihin osallistui myös neuvottelukunnan jäsenenä Suomen Brasilian silloinen suurlähetystön suurlähettiläs. Lisäksi suomalaisten lentoyhtiöiden ja lentoasemien edustajilla oli oikeus olla tarkkailijoina neuvotteluissa.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot sopimuksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä ja sidosryhmiltä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa <https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/176018/kuvaukset>.

2 Sopimuksen tavoitteet

Sopimuksen tavoitteena on mahdollistaa lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen Suomen ja Brasilian välillä. Sopimuksen tavoitteena on edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Sopimuksessa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden

harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

Edellä kuvattuja sopimuksen keskeisiä tavoitteita toteuttavat muun muassa sopimuksen seuraavat määräykset:

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli ja niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä toiselle osapuolelle tehtävällä kirjallisella ilmoituksella lentoyhtiön tai lentoyhtiötä hoitamaan sovittua liikennettä. Artiklassa määrätään lisäksi, että osapuolten nimeämien lentoyhtiöiden on oltava sijoittautuneita yhtiön nimeämisen suorittaneen osapuolen alueelle.

Sopimuksen 7 artiklan mukaan osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä.

Sopimuksen 8 artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

Sopimuksen 9 ja 10 artikloilla taataan osapuolten nimetyille lentoyhtiöille yhtäläiset ja laajat liiketoimintamahdollisuudet muun muassa myyntiin ja maahuolintaan liittyen.

Sopimuksen 15 artiklalla taataan lentoliikenteen reilu kilpailu.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja Brasilian liittotasavallan välillä tehdyn sopimuksen. Esitys sisältää myös ehdotuksen niin sanotuksi blankettilaiksi, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

4 Esityksen vaikutukset

Sopimus avaa mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Brasilian välille. Sopimuksessa on otettu huomioon EU-oikeuden vaatimus EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapaudesta EU:n alueella. Tästä koituu taloudellista etua lentoyhtiöille ja kuluttajille.

Lentoliikenteen Suomen ja Brasilian välillä odotetaan jatkuvan nykyisen kaltaisena eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia. Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Mikäli matkustajavirroissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, markkinoiden avautumisella voi olla vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin ja lentomeluun. Jos matkustajavirrat kasvavat, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu lisääntyä. Jos liikennevirrat ohjautuvat joustavammin tarkoituksenmukaisempia reittejä, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu vähentyä.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan tai kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Lausuntopalaute



6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen määräykset perustuvat EU:n sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n mallilausekkeisiin.

Sopimuksen johdannossa osapuolet toteavat haluavansa tehdä lentoliikennesopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan lentoliikenneyhteydet alueidensa välillä ja niiltä edelleen, sekä haluavansa edistää kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden kilpailuun markkinoilla ja jossa hallitusten väliintulo ja sääntely on mahdollisimman vähäistä sekä haluavansa varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvatason.

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

2 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallien mukaisesti molempien maiden nimetyille liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Artiklan 3 kohdan mukaan rahtilentojen ei tarvitse palvella lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueella olevaa paikkaa ollakseen oikeutettu harjoittamaan liikennettä. Reiteistä määrätään tarkemmin sopimuksen liitteessä. Kansainvälisen käytännön mukaisesti artiklan 5 kohdassa kielletään kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 luvussa.

3 artikla. *Nimeäminen ja lupien antaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä lentoyhtiön tai lentoyhtiöitä hoitamaan sovittua liikennettä. Artikla mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa määrätään, millä edellytyksin osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa ja tekniset luvat saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa ja teknisiä lupia koskevan hakemuksen. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrätyt edellytykset täyttyvät. Suomessa liikenneluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto liikennepalvelulain 121 §:n nojalla.

4 artikla. *Lupien peruuttaminen.* Artiklassa määrätään tilanteista, joissa osapuolet voivat peruuttaa kokonaan tai määräajaksi taikka rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintilupaa tai teknisiä lupia. Keskeisiä kriteereitä ovat edellisessä artiklassa määriteltujen luvan edellytysten puuttuminen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuolten lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava toisen osapuolen alueella sen lakeja ja määräyksiä alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään. Vastaavasti ilma-alusten matkustajiin, miehistöön, rahtiin tai postiin sovelletaan kyseisen osapuolen maahanpääsyä, maassaoloa ja

maasta poistumista koskevia lakeja ja määräyksiä. Lisäksi artikla sisältää määräykset välittömällä kauttakulkumatkalla olevien matkustajien yksinkertaisesta tarkastuksesta sekä kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden yhdenvertaisesta kohtelusta.

6 artikla. *Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti. EU-mallilausekkeen mukaisesti Artiklan 7 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä Suomea määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään Brasilian nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa, joka liikennöi Suomen alueella sijaitsevan paikan ja toisen Suomen alueella sijaitsevan paikan tai jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella sijaitsevan paikan välillä.

7 artikla. *Kapasiteettimääräykset.* Artiklassa vahvistetaan osapuolten nimetyille lentoyhtiöille yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla sopimuksen alaisten kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tuottamisessa ja myynnissä sekä lentoyhtiöiden oikeus määritellä vuorotiheys ja kapasiteetti markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

8 artikla. *Hinnoittelu.* Artiklassa määrätään, että osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan määräysten vastaisia.

9 artikla. *Lentoyhtiön edustus ja myynti.* Artiklassa turvataan osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden oikeudet lentoliikenteen markkinointiin ja lentolippujen myyntiin toisen osapuolen alueella paikallisessa tai vapaasti vaihdettavassa muussa valuutassa. Artiklassa turvataan myös osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden oikeus siirtää saatuja tuloja ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai viivästyksiä.

10 artikla. *Maahuolinta.* Artiklassa vahvistetaan nimettyjen lentoyhtiöiden oikeus hoitaa maahuolintansa itse tai ulkoistaa se. Lisäksi artiklassa turvataan lentoyhtiöiden yhdenvertainen kohtelu, jos osapuolen lait ja määräykset rajoittavat lentoyhtiöiden maahuolintaan liittyviä oikeuksia. Maahuolintapalveluista on säädetty ilmailulain (864/2014) 8 luvussa.

11 artikla. *Käyttömaksut.* Artiklassa määrätään, että osapuolten toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä perimien maksujen on perustuttava kustannuksiin eivätkä ne saa olla syrjiviä. Käyttömaksujen määrittämisessä pyritään kuulemaan palveluja käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia. Lisäksi artikla sisältää määräykset menettelystä artiklaan liittyvien erimielisyyksien sovittelussa.

12 artikla. *Lentoturvallisuus.* Artiklassa määrätään toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa. Artiklan 3 kohdassa määrätään, että osapuolen edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä ilma-aluksessa. Artiklan 7 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että osapuoli on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa kolmas valtio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018), ilmailulaissa sekä laissa liikenteen palveluista.

13 artikla. *Ilmailun turvatoimet.* Artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja määrätään menettelyistä

ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvajärjestelyjen puutteisiin puuttumiseksi. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa.

14 artikla. *Eri liikennemuotojen väliset yhteydet.* Artiklassa määrätään, että osapuolten lentoyhtiöiden ja rahtikuljetuksia epäsuorasti tarjoavien yritysten on kansainvälisten lentorahtikuljetusten yhteydessä sallittava käyttää mitä tahansa rahdin pintakuljetuksia.

15 artikla. *Reilu kilpailu.* Artiklassa määrätään osapuolten tarvittaessa ryhtyvän toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kilpailuasemaan.

16 artikla. *Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu.* Artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklan 3 kohdassa määrätään, että jos osapuolet eivät pääse neuvottelen ratkaisuun, ne voivat sopia saattavansa erimielisyyden välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Artiklassa määrätään välimiesmenettelyssä noudatettavista menettelytavoista.

17 artikla. *Sopimuksen muuttaminen.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla sopimusta muutetaan, ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika. Sopimuksen liitteen muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten kesken.

18 artikla. *Monenväliset yleissopimukset.* Artiklassa määrätään kummankin osapuolen osalta voimaan tulevan monenvälisen lentoliikennettä koskevan yleissopimuksen ensisijaisuudesta tähän sopimukseen nähden. Osapuolet voivat järjestää 16 artiklan mukaiset neuvottelut sen selvittämiseksi, missä määrin monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat kahdenvälisen sopimuksen määräyksiin.

19 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklassa määrätään sopimuksen irtisanomismenettelystä. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa sopimus. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen.

20 artikla. *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.* Artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

21 artikla. *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään sopimuksen voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, jona osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattinootteja vaihtamalla, että sen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

Liite. Sopimuksen liite sisältää tarkennuksia lentoreiteistä, joilla nimetyt lentoyhtiöt voivat lentää. Liitteessä on tarkennettu, miten lentoyhtiöt voivat harjoittaa liikennettä väli- ja jatkopisteisiin sekä kolmansien maiden välillä. Liitteessä tarkennetaan myös edellytyksiä, joiden perusteella osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövaraukseen tai yhteisten reittitunnusten käyttöön.

Sopimuksen voimaantulo ei edellytä muutoksia Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

7 Voimaantulo

Sopimuksen 21 artiklan mukaan osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteet on suoritettu. Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen päivän jälkeen, jona myöhäisempi ilmoitus on annettu. Brasilia on diplomaattinootilla ilmoittanut täyttäneensä kansalliseen voimaantuloon liittyvät edellytykset 5.9.2025.

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa.

8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan ilmailu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Näin ollen sopimuksen voimaansaattamissäädös ei edellytä maakuntapäivien hyväksyntää Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n mukaisesti tullakseen voimaan maakunnassa.

9 Toimeenpano ja seuranta

Sopimuksen 16 artiklan mukaan molempien osapuolten aikomuksena on, että osapuolten ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta ja tyydyttävästä noudattamisesta.

10 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

10.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden välinen toimivallanjako

EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen asioissa C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98 antamien tuomioiden mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta kahdenvälisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla.

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä *ulkosuhdeasetus*). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Toimivallanjaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012 vp ja PeVL 14/2014 vp) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan. Eduskuntaa pyydetään lisäksi hyväksymään laki, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät.

Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti Suomen ja Brasilian välisen neuvottelutuloksen 23.5.2023.

Suomen ja Brasilian välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EU) N:o 2018/1139, EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus ((ETY) N:o 95/93), slot-asetus), yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä ((EU) N:o 2019/317), poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla ((EU) N:o 376/2014) sekä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta unionin lentoasemilla ((EU) N:o 598/2014). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/EY, maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, lentoasemamaksudirektiivi).

Tällä perusteella sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla (Määritelmät), 3 artiklan (Nimeäminen ja lupien antaminen) 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan (Lupien peruuttaminen) 1 kohdan a-alakohta, 5 artikla (Lakien ja määräysten soveltaminen), 6 artikla (Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista), 8 artikla (Hinnoittelu), 9 artikla (Lentoyhtiön edustus ja myynti), 10 artikla (Maahuolinta), 11 artikla (Käyttömaksut), 12 artikla (Lentoturvallisuus), 13 artikla (Ilmailun turvatoimet) ja 15 artikla (Reilu kilpailu) kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin erityisesti lentoyhtiöiden

tasapuolisesta kohtelusta, reilusta kilpailusta ja hinnoittelusta sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettua asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Sopimuksen 1 artiklassa luetellaan ja määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 24/2001 vp). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia lain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3 ja 4 artiklat liittyvät Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Artikla kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin, matkatavaroihin ja postiin. Artiklan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artikla sisältää määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista ja liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot. Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan mukaan nimetty lentoyhtiö päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiön edustusta ja myyntiä koskeva sopimuksen 9 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Artiklan 1 ja 2 kohdat perustuvat edellä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin (210/2011) ja kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Turvallisuutta koskeva sopimuksen 12 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta, ilmailulaissa ja laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 13 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artikla eri liikennemuotojen välisistä yhteyksistä kuuluu tullipalvelujen osalta lainsäädännön alaan, mutta pääosin artiklan määräyksistä sovitaan lentoliikenteen harjoittajien ja muiden palvelun tarjoajien välisillä kuljetussopimusten ehdoilla.

Reilua kilpailua koskevan sopimuksen 15 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa (948/2011). Siltä osin kuin on kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artikla sisältää määräykset välitysmenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen liitettä voidaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden

välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovalan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Sopimuksen liite sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 17 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

10.2 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa 7/2012 vp, koskien Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta tehdystä pöytäkirjasta annettua hallituksen esitystä 10/2012 vp, todettiin että pöytäkirjan hyväksymisestä voitiin päättää äänen enemmistöllä ja lakiehdotus voitiin käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Lausunnossa perustuslakivaliokunta otti ensimmäistä kertaa kantaa ulkosuhdeasetukseen sisältyvän mekanismin mukaisesti tehdyn lentoliikennesopimuksen kansalliseen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyyn. Suomen ja Brasilian välinen lentoliikennesopimus on tehty mainitun mekanismin puitteissa. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Koska sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

1. Ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja Brasilian liittotasavallan välillä Brasiliassa 1.6.2023 tehdyn sopimuksen.

2. Ponsi

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

lentoliikenteestä Brasilian kanssa tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja Brasilian liittotasavallan välillä Brasíliassa 1 päivänä kesäkuuta 2023 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

**SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN JA
BRASILIAN LIITTOTASAVALLAN
VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ**

Suomen tasavalta ("Suomi") ja Brasilian
liittotasavalta ("Brasilia"), jäljempänä
"osapuolet", jotka

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

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

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

haluavat helpottaa kansainvälisten
lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista,

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

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

ovat sopineet seuraavasta:

**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:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa käytettävä termi:

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

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

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

4. "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

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

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

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

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

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

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

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

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

- a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,
- b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon,
- c. liikennöidä reiteillä lähtöpaikan takana olevien paikkojen, välipisteiden ja jatkopisteiden sekä osapuolten alueilla

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

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

Article 2

Grant of Rights

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

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

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

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

- a. Operate flights in either or both directions;
- b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the

olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa,
d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,
e. siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksesta mihin tahansa toiseen ilma-alukseen,
f. liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa ja markkinoida yleisölle tällaista kauttakulkuliikennettä,
g. tehdä välipysähdyksiä missä tahansa paikassa toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella,
h. kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja
i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin,

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

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

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

3 artikla

Nimeäminen ja lupien antaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä lentoyhtiö tai lentoyhtiöitä

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

hoitamaan sovittua liikennettä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä. Nimeäminen tehdään kirjallisesti toisen osapuolen ilmailuviranomaiselle.

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

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

b) Brasilian nimeämän lentoyhtiön osalta:

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

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

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

4 artikla

Lupien peruuttaminen

purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing to the aeronautical authority of the other Party.

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

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

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

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

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

- (i) it is established in the territory of Brazil and is licensed in accordance with the applicable law of Brazil, and
- (ii) Brazil has and maintains effective regulatory control of the airline;

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

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:
(i) se ei ole sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai
(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä;

b) Brasilian nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) se ei ole sijoittautunut Brasilian alueelle ja sillä ei ole Brasilian sovellettavan lainsäädännön mukaista toimilupaa; tai
(ii) Brasilia ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

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

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

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

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

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

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

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

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

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

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

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

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

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

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

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

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

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

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

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

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

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

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

niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

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

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

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

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

7 artikla

Kapasiteettimääräykset

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

2. Kumpikin osapuoli sallii, että nimetyt lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen

re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Brazil that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

8. Nothing in this Agreement shall prevent Brazil from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Finland that operates between a point in the territory of Brazil and another point in the territory of Brazil

Article 7

Capacity provisions

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

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it

vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella.

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

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

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

8 artikla

Hinnoittelu

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

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

3. Kumpikaan osapuoli ei ryhdy yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen

offers based upon commercial considerations in the marketplace.

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

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

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

Article 8

Pricing

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

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

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation

hinnan käyttöönoton tai jatkamisen, jota kumman tahansa osapuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentokuljetuksesta.

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

9 artikla

Lentoyhtiön edustus ja myynti

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

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

of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Party for international air transportation.

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

Article 9

Airline Representation and Sales

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

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

nimetyn lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

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

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

10 artikla

Maahuolinta

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

and of any person to purchase such transportation.

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

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

Article 10

Ground handling

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

11 artikla

Käyttömaksut

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

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

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

Article 11

User Charges

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

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

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

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

12 artikla

Lentoturvallisuus

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

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

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

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

Article 12

Flight Safety

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

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

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

tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset.

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

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

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

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

13 artikla

Ilmailun turvatoimet

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä

that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

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

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

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity

osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, tai muuhun molempia osapuolia sitovaan siviili-ilmailun turvatoimia koskevaan sopimukseen.

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

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

with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

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

toimivat näiden ilmailun turvamääräysten mukaisesti.

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

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

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvatoimia koskevista määräyksistä, osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintiluvan ja teknisten

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

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or

lupien peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet lopetetaan heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

14 artikla

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

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

15 artikla

Reilu kilpailu

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

airlines designated by that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 14

Intermodal Services

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

Article 15

Fair competition

Each Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely

osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kilpailuasemaan.

affecting the competitive position of the designated airlines of the other Party.

16 artikla

Neuvottelut ja erimielisyyksien sovittelu

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

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

3. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, erimielisyys voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä saattaa kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jonka yhden jäsenen nimeää kumpikin osapuoli ja kolmannen nämä kaksi nimettyä välimiestä yhdessä, edellyttäen että tämä kolmas jäsen ei ole kummankaan osapuolen maan kansalainen. Osapuolet nimeävät välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on vastaanottanut toisen osapuolen diplomaattinootin, jossa pyydetään erimielisyyden ratkaisemista välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies sovitaan seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos osapuoli ei nimeä välimiestään kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa tai jos kolmatta välimiestä ei sovita määrättyä ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään tarvittavan välimiehen tai tarvittavat välimiehet. Jos puheenjohtajalla on toisen osapuolen maan kansalaisuus, välimiehen tai välimiehet nimeää neuvoston vanhin

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

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

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

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

varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

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

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

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

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

8. Välimiesoikeuden ratkaisu on osapuolia sitova.

9. Välimieslautakunnan kustannukset jaetaan osapuolten kesken tasan.

10. Jos jompi kumpi osapuoli laiminlyö tämän artiklan 3 kohdan mukaisen ratkaisun noudattamisen, toinen osapuoli voi rajoittaa

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

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

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

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

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

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

10. If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Party

laiminlyöneelle osapuolelle tai laiminlyöneelle nimetylle lentoyhtiölle tämän sopimuksen nojalla myöntämiään oikeuksia tai peruuttaa ne määräajaksi, toistaiseksi tai kokonaan.

17 artikla

Sopimuksen muuttaminen

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi määräajan pidentämisestä. Neuvotteluissa sovitut muutokset hyväksytään kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

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

18 artikla

Monenväliset yleissopimukset

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

19 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa

may withhold, revoke, suspend or limit any rights or privileges which it has granted by virtue of this agreement to the Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 17

Amendments

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

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

Article 18

Multilateral Conventions

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

Article 19

Termination

1. Either Party may at any time give notice to the other Party of its decision to terminate

tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

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

20 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

21 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brasíliassa 1. kesäkuuta 2023

Suomen tasavallan puolesta

this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

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

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Entry into force

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

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

Done at Brasília on 1 June 2023

For the Republic of Finland

Brasilian liittotasavallan puolesta

For the Republic of Brazil

LIITE

**sopimukseen lentoliikenteestä Suomen tasavallan ja
Brasilian liittotasavallan välillä**

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välipisteet</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Jatkopisteet</u>
Mikä tahansa paikka Brasiliassa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka

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

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

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välipisteet</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Jatkopisteet</u>
Mikä tahansa paikka Suomessa	Mikä tahansa paikka	Mikä tahansa paikka Brasiliassa	Mikä tahansa paikka

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

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

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

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

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

Edellä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että

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

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

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.