

MENSAGEM Nº 39

Apresentação: 25/01/2024 15:34:00.000 - MESA

MSC n.39/2024

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores e do Senhor Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Finlândia, assinado em Brasília, em 1º de junho de 2023.

Brasília, 23 de janeiro de 2024.



EMI nº 00212/2023 MRE MPOR

Brasília, 29 de setembro de 2023

Senhor Presidente da República,

Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República da Finlândia, assinado em Brasília, em 1º de junho de 2023, pela Ministra, interina, das Relações Exteriores do Brasil, Maria Laura da Rocha, e pela Embaixadora da Finlândia no Brasil, Johanna Karanko.

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

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

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Silvio Serafim Costa Filho



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

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

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

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

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

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

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais;

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



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

Acordaram o seguinte:

Artigo 1 *Definições*

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

1. "Autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da Finlândia, a Autoridade de Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;
2. "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
3. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui: qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes, e qualquer Anexo ou qualquer emenda ao mesmo adotada de acordo com o Artigo 90 da Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda seja em um determinado momento efetiva para ambas as Partes;
4. "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
5. "Preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;



6. "Território", "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm significado especificado nos artigos 2 e 96 da Convenção;
7. "Taxas de utilização" significa uma taxa imposta às companhias aéreas pelo fornecimento de instalações ou serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo serviços e instalações conexas; e
8. "Tratados da UE" significam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2

Concessão de direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos em relação aos serviços aéreos internacionais:
 - a. o direito de voar pelo seu território sem pousar;
 - b. o direito de fazer escalas em seu território para fins não comerciais;
2. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para fins de operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo. Tais serviços e rotas são doravante denominados "os serviços acordados" e "as rotas especificadas", respectivamente. Ao operar um serviço acordado em uma rota especificada, as empresas aéreas designadas por cada Parte usufruirão, além dos direitos especificados no parágrafo 1 deste Artigo, do direito de fazer escalas no território da outra Parte nos pontos especificados para essa rota no anexo para efeitos de embarque e/ou desembarque de tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separadamente ou em conjunto.
3. Cada empresa aérea designada pode, ao operar um serviço acordado em uma rota especificada, em qualquer ou em todos os voos e a seu critério:



- a. Operar voos em uma ou ambas as direções;
- b. Combinar diferentes números de voo dentro de uma operação de aeronave;
- c. Servir atrás, intermediários e além de pontos e pontos nos territórios das Partes nas rotas em qualquer combinação e em qualquer ordem;
- d. Omitir paradas em qualquer ponto ou pontos;
- e. Transferir tráfego de qualquer uma de suas aeronaves para qualquer outra aeronave em qualquer ponto das rotas;
- f. Servir pontos atrás de qualquer ponto ou pontos em seu território com ou sem mudança de aeronave ou número de voo e oferecer e divulgar tais serviços ao público como por meio de serviços;
- g. Fazer escalas em qualquer ponto dentro ou fora do território da outra Parte;
- h. Transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte;
- i. Combinar o tráfego na mesma aeronave, independentemente de onde esse tráfego se origine;

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

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

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

Artigo 3 *Designação e Autorização*



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

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

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

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

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

b) no caso de empresa aérea designada pelo Brasil:

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

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

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

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



Artigo 4

Revogação de Autorização

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

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

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

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

b) no caso de empresa aérea designada pelo Brasil:

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

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

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

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



Artigo 5

Aplicação de Leis e Regulamentações

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.
2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território
3. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e desde que não deixe a área do aeroporto reservada para esses fins, exceto no que diz respeito às medidas de segurança contra atos de violência, contrabando de entorpecentes e pirataria aérea, serão sujeitos apenas a um controle simplificado.
4. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

Artigo 6

Isenção de Impostos, Direitos Aduaneiros e outros Encargos

1. As aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada de uma Parte, bem como seus equipamentos regulares, peças sobressalentes, suprimentos de combustível e lubrificantes, estoques de aeronaves (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) a bordo dessas



aeronaves estarão isentos de todos os impostos, direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos similares à chegada ao território da outra Parte, desde que tais equipamentos, peças sobressalentes, suprimentos e estoques permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que forem novamente exportados ou usados ou consumidos por tais aeronaves em voos sobre aquele território.

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

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

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

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

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

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

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



eliminados de acordo com os regulamentos aduaneiros.

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

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

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

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

Artigo 7

Provisões de capacidade

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

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

3. Nenhuma das Partes limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, exceto conforme



exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais sob condições uniformes, consistentes com o artigo 15 da Convenção.

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

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

Artigo 8

Preços

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

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

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

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



Artigo 9

Representação e vendas de empresas aéreas

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte terão o direito de estabelecer e manter livremente no território da outra Parte, no âmbito das leis e regulamentos nela vigentes, tais escritórios e instalações, bem como instalações administrativas, comerciais, técnicas, operacionais e outro pessoal especializado que seja necessário para os requisitos da empresa aérea designada em questão.
2. As empresas aéreas designadas das Partes terão a liberdade de vender transporte aéreo e serviços conexos em seus próprios documentos de transporte nos territórios de ambas as Partes, diretamente ou, a critério da transportadora aérea, por meio de um agente, outros intermediários designados pela transportadora aérea ou através da internet ou qualquer outro canal disponível em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente conversível. Cada Parte deverá abster-se de restringir o direito de uma empresa aérea designada da outra Parte de vender e de qualquer pessoa comprar tal transporte.
3. As empresas aéreas designadas de cada Parte estarão permitidas a pagar pelas despesas locais, incluindo, mas limitando a, compras de combustíveis, no território da outra parte em moeda local. A respectiva empresa contratada, como empresas aéreas designadas de cada Parte poderá pagar essas despesas no território da outra parte em moedas de câmbio conversíveis do mercado.
4. Cada Parte concederá a uma empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter em moedas livremente conversíveis e efetuar remessas a qualquer momento, de qualquer forma, de seu território para o território de origem da transportadora aérea e, exceto quando incompatível com as leis de moeda nacional e regulamentos, para o país de sua escolha, sob demanda, receitas locais superiores às quantias desembolsadas localmente. Tais transferências serão permitidas na data em que o transportador fizer o pedido inicial de remessa à taxa de câmbio aplicável às transações correntes em vigor no momento em que as receitas são apresentadas para conversão e remessa, e não deverão, com exceção dos encargos bancários normais e procedimentos, estar sujeito a qualquer encargo, limitação ou atraso.

Artigo 10

Assistência em solo

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

Artigo 11

Tarifas Aeronáuticas

1. As tarifas aeronáuticas que sejam impostas pelas autoridades ou órgãos de cobrança competentes de cada Parte às empresas aéreas designadas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e repartidas equitativamente entre as categorias de utilização. Em qualquer caso, tais tarifas aeronáuticas serão cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea no momento em que as taxas forem cobradas.
2. As tarifas aeronáuticas impostas às empresas aéreas designadas da outra Parte podem refletir, mas não devem exceder, o custo total para as autoridades ou organismos de cobrança competentes para fornecer as instalações e serviços aeroportuários, ambientais aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação adequados no aeroporto ou dentro do sistema aeroportuário. Esse custo total pode incluir um retorno razoável sobre os ativos após a depreciação. As instalações e serviços cobrados devem ser fornecidos de forma eficiente e econômica.
3. Cada Parte encorajará consultas entre as autoridades ou organismos de tarifação competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, e encorajará as autoridades ou organismos de tarifação competentes e as empresas aéreas a trocarem as informações necessárias para permitir uma análise precisa da razoabilidade dos encargos de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste artigo. Cada Parte deve encorajar as autoridades de cobrança competentes a fornecer aos usuários um aviso razoável de qualquer proposta de alteração nas tarifas de uso para permitir que os usuários expressem suas opiniões, antes que as alterações sejam feitas.



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

Artigo 12

Segurança Operacional

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

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

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

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



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

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

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

Artigo 13 *Segurança da Aviação*

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

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



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

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

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

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



pode tomar medidas provisórias antes do vencimento de quinze (15) dias. Qualquer ação tomada de acordo com este parágrafo será descontinuada após o cumprimento pela outra Parte das disposições de segurança deste Artigo.

Artigo 14 *Serviços Intermodais*

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

Artigo 15 *Concorrência Leal*

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

Artigo 16 *Consultas e Soluções de Controvérsias*

1. Em espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes podem, a qualquer momento, solicitar consultas relacionadas com a implementação, interpretação, aplicação e cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo ou cumprimento deste Acordo. Tais



consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento de tal solicitação, salvo acordo em contrário entre as autoridades aeronáuticas.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Artigo 17

Emendas

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

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

Artigo 18

Acordos Multilaterais

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



Artigo 19

Denúncia

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

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

Artigo 20

Registro na OACI

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

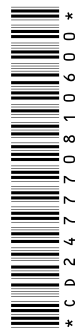
Artigo 21

Entrada em vigor

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



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



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

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

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO
BRASIL

PELA REPÚBLICA DA FINLÂNDIA

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

JOHANNA KARANKO
Embaixadora da Finlândia no Brasil



ANEXO

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

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

<u>Pontos</u>	<u>na</u>	<u>Pontos</u>	<u>Pontos</u>	<u>Pontos</u>
<u>origem</u>		<u>intermediários</u>	<u>destino</u>	<u>além</u>
Quaisquer		Quaisquer	Quaisquer	Quaisquer
pontos no Brasil		pontos	pontos Finlândia	pontos

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

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

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

<u>Pontos</u>	<u>na</u>	<u>Pontos</u>	<u>Pontos</u>	<u>Pontos</u>
<u>origem</u>		<u>intermediários</u>	<u>destino</u>	<u>além</u>
Quaisquer		Quaisquer	Quaisquer ponto	Quaisquer
pontos	na	pontos	Brasil	pontos
Finlândia				

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



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

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

- (a) Uma empresa aérea ou empresas aéreas estabelecidas no território de qualquer uma das Partes, ou
- (b) Uma empresa aérea ou empresas aéreas de um terceiro. Caso tal terceiro não autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas designadas da outra Parte e outras empresas aéreas em serviços para, de e através desse terceiro país, as Partes têm o direito de não aceitar tais acordos.

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

- (a) as empresas aéreas que operam em tais acordos detêm os direitos de tráfego apropriados e
- (b) todas as empresas aéreas atendem aos requisitos aplicados a tais acordos com relação a informações aos clientes e procedimentos de arquivamento ou aprovação, se necessário.

